

Yazı işleri Genelkurumay IX. Deniz şubesinde yapılır.  
Kitap işleri İstanbul Deniz matbaasında görülür.

Senelik abone bedeli 80 kuruştur.

Cilt 47

1 - Birinciteşrin - 1975

Sayı 338

DENİZ MÜZESİ KÜTÜPHANESİ

Kütüphane

Makale İsim  
NumarasıSayı  
Numarası

- |    |   |               |
|----|---|---------------|
| 1  | Alınarak deniz müzesindeki kitapların     | 744           |
|    | konularına                                | Fatih Karaman |
| 2  | Deniz, hava ve kara ulaşımının teknik ve  |               |
|    | ekonomik yönleri hakkında bilgi ve teknik |               |
|    | bilgi                                     | 621           |
| 3  | Büyük Olaylar, Tarihçe ve diğer           |               |
|    | konular                                   | 640           |
| 4  | İngiliz denizcilerinin deniz seyahatleri  | 640           |
| 5  | Büyük deniz yolları, denizcilik ve        |               |
|    | (deniz) denizcilik ve diğer konular       |               |
|    | Denizcilik Denizcilik                     | 661           |
| 6  | Denizcilik                                | 672           |
| 7  | Denizcilik ve diğer konular               |               |
|    | Denizcilik ve diğer konular               | 680           |
| 8  | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 9  | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 10 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 11 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 12 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 13 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 14 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |
| 15 | Denizcilik ve diğer konular               | 691           |



## **Meslekî makaleler**

Skagerrak deniz muharebesi hakkında bir  
**Konferans**

## İlk söz

**G**enelkurmayın Korgeneral Asım Gündüz'ün emirleriyle 6 - Mart; 10 - Mart - 935 günleri Ankara Ordu evinde Başbakanın yüksek huzurlarile, ordu yüksek komutanları önünde verilen bu konferansın; dinleyenlere kıyasla okuyanları da alâkadar edebileceğini düşünerek bastırılmasını fâideli gördüm.

«Skagerrak deniz muharebesi hakkında bir konferans» başlığa altında çıkan bu yazı deniz harp sınıfı için yapılmış bir etüt değildir; bir deniz meydan muharebesinin bir harp çerçevesi içindeki ehemmiyeti gibi sülâ davalar içinde en az bakışın bir meseleye ordu mensuplarında bir alâka uyandırmak kasdile hazırlanmış bir konfranstır. Basılırken de bir konfrans şeklinde ( ifadesi ayrıca bir yazı diline çevrilmeden olduğu gibi ) bastırılmıştır.

Bu eser benden çıktığı zaman Türk dili araştırma kurumunun henüz resmî eserleri meydana çıkmadığından ifadede öz türkçe kelimeler hakim değildir; imlâlar da karışıktır. Ben ecnebi kelimelerin asıllarında olduğu gibi yazılmasına taraftar oldum. Bilhassa ismi hasların diğer sebeplerden sarfı nazar ansiklopedilerde, atlaslar da aranıp bulunması, tafsilat alınması için bu prensiple yazılmasını zarurî gördüm. Bazı ecnebi kelimeleri ise talimnamelerimize gördüğü ve benimsendiği için türkçe harflerle ve okuduğumuz gibi yazdım; hâlâ imlâ pek karışık oldu, ben de memnun olmadım. Fakat bu eserin özü imlâsı değildir. Ortada Skagerrak deniz muharebesi hakkında yeni ve meçhul sözler söylemiş olmak iddiası da yoktur. Yalnız bu yazının kusurlarından başka Skagerrağı şimdiye kadar bakılanlara nisbetle başka bir köşeden ve yeni bir bakışla görmek ve onu denizci olanlardan gayrısı için de anlaşılır bir dil ile anlatmış olmak gibi bir hususiyeti vardır kanaatindeyim.

**Vazife:** Büyük harp içinde Alman - İngiliz donanmaları arasında yapılan ve Skagerrak boğazı sularında olduğu için « Skagerrak muharebesi » diye tanınan deniz muharebesi hakkında bir konferanstır.

**Baş vurduğum kaynakların başlıcaları:** Alman resmi deniz harp tarihi, İngiliz resmi harp tarihi, alman açıkdeniz filosu başkomutanı amiral Scheer'in hatıraları, İngiliz ana vatan filosu başkomutanı amiral Jellicoe'nun hatıraları, İngiliz eski bahriye nazırı M. Churchill'in « Büyük harp » başlıklı eseri, alman eski bahriye nazırı büyük amiral Tirpitz'in hatıraları, ve bütün bunların hepsinin üstünde Türk deniz harp akademisinin tarih tedrisatı ve büyük harbin en maruf muharibi kıymetli hocam kaptan V. Arnould'un tenkit, görüş ve ilhamlarıdır.

Skagerrak muharebesi gerek resmi ve gerek resmi olmayan bir çok vesikaları ile üzerinde pek çok işlenmiş bu sebeple umumî hayete meçhul tarafı kalmamış bir muharebedir. Fakat bir çok okunup pek çok yazılmasına ve bir o kadar söylenmesine rağmen Skagerrak yalnız değil askerlerin, denizle alakadar milletlerin bütün okur yazarlarının nisbi bir alaka ile her okuyup dinleyişte yeni bir faide bulabilecekleri geniş ve çok zengin bir mevzudur. Meydan muharebelerinin kavga eden milletlerin talihleri ve tarihi gidişleri üzerinde oynadığı mühim rolü hepimiz biliriz. Skagerrak deniz muharebesi Alman - İngiliz donanmaları arasında yapılmış olmakla beraber neticesi bütün dünyaya şamil olmak istidadını göstermiş bir çarpışmadır. Bu konferansla tarihin denizler üzerinde kaydettiği deniz çarpışmalarının en sonuncu ve en azametlisinin haiz olduğu vüs'at ve şümülü gösterebilmek benim için büyük bir bahtiyarlık olacaktır.

Konferansın ve krokilerin hazırlanışında deniz müşaviri yarbay Hüsnü'nün yüksek yardımına ve arkadaşlarımdan kıymetli mesaisine borçlu olduğum şokrânı izhar etmekle söze başlayacağım.

Skagerrak muharebesi konferansını şu şekilde kısımlara ayırdım:

1 — Büyük harp etrafında ve Skagerrak muharebesinden evvelki Alman - İngiliz askeri vaziyeti. Skagerrak muharebesinin başlangıcı.

2 — Skagerrak muharebesi ve muharebeden alınan dersler.

## I.

### Büyük harp etrafında ve Skagerrak muharebesinden evvelki Alman - İngiliz askeri vaziyeti

Skagerrak muharebesine bu muharebeden evvelki ve Büyük harp etrafındaki askeri ve kısmen de siyasi vaziyetleri tesbit etmeden girmek mümkün değildir. Skagerrak sularında çarpışan iki büyük donanmanın teknik ve taktik hususiyetleri bu heyetin meşgul olacağı mevzulara göre ikinci planda kalmalı. Büyük harbin sevkülceyi içinde bu büyük deniz muharebesinin mevki ve ehemmiyetini tebarüz ettirmek fikrimce ilk planda ortaya konacak mevzodur.

Bu maksatla:

- a) Alman - İngiliz yüksek sevk ve idare makamları,
- b) Alman - İngiliz sevkülceyi vaziyeti,
- c) Alman - İngiliz açıkdeniz başkomutanları ellerindeki harekât emirleri hakkındaki fikir ve mütalealarla konferansa gireceğim.

a) Alman - İngiliz yüksek sevk ve idare makamları:

1914 senesi yazında Avrupanın siyasi çehresi bozulup söz silaha dökülünce alman erkânıbahriyesi V. Schleef'in, ince hesaplarla hazırlayıp meydana koyduğu meşhur plana göre kumandanı çekti ve ordularına « Paris » i göstererek « Heri ! » kumandasını verdi. Bu plana göre Fransa'nın kısa bir zamanda işi bitirilecek ve şarka dönülecekti. Fransa Knock out olduğuna göre okkası ağır fakat oyun bilmeyen büyük Rusya'nın ince alman oyunlarıyla nasıl olsa yere vurulması muhakkaktı.

Yalnız Avrupanın kara cirkue'ünde böyle oleşiye bir match cereyan ederken bu cirkue'in kenarlarını çeviren denizlerin meyhuliyetinden acaba ne gibi hadiseler doğabilirdi. V. Schleef'in bu hadiseleri nasıl tasavvur ettiği tamamen malûm değildir. O herhalde denizlerin düşünülmesine meydan kalmadan her şeyin hallolunabileceğine iman etmiş ve bu hadiseleri görmeden geçmiş gitmiştir. Kendisinden sonra gelen alman sevk ve idaresi ise plânı tabakkuk ettiremedikten sonra dahi gözlerini karalardan denizlere doğru bir daha çevirmemiştir. Alman askeri neşriyatı bu vadideki şikâyetlerle doludur.

Herhalde alman harp plânının hazırlanmasında kara, deniz erkanıharbiyeleri arasında bir çalışma birliğine tesadûf edilemez.

1914 senesinde Serayevo ( Saraybosna ) hâdisesile başlayan ve Avrupayı baştanbaşa tutuşturan Büyük harp 19 uncu asrın harplerinden başka bir sima arz ediyordu :

Alman, Avusturya, Fransa ve Sup ordularının girdiği bu harp acaba « Bütün harplerin neticesi karada alınıp » şeklindeki eski bir dava gibi mi rüyeyt olunacaktı. Yoksa İngiltere bu davaya karışmakta bu kavzanın hududu Avrupa continent- talinden çıkarak okyanusların pazar yollarına, milletlerin şah damarlarının geçtiği açık deniz geçitlerine mi intikal edecekti?

Bizdeki kanâate göre İngilterenin girdiği bir harpte Parisi zaptotmek harbin mihrakı olmaktan çıkmıştır. Paris kapılarının almanlara açıp kafî neticeli bir muharebeyi gerilere ve sooralara birakan fransız ordusunu almanlar nereye kadar ve ne vakte kadar takip edeceklerdi?

Büyük harp ve yirminci asır ortaya Autarchy ve Autarchist diye yeni bir mefhum çıkarmıştır. Autarchy almançada « Selbstbesorgung » veya « Selbstversorgung » diye geçiyor. Bizde « Harice muhtaç olmadan kendi kendine geçinme » veya « Kendi yağile kavrulma » diyebileceğiz. Dünyada bugün Autarchist olarak gösterilen yalnız bir Birleşik Amerika vardır. Amerika zirai, sınıai olmak itibarı ve bunlardan başka teknikten ve mütehasşıs personala malik olmak cihetile harice muhtaç olmadan kendi kendini idare edebilir. Avrupada halen

Autarchist olmağa namizet yalnız bir Rusya gösterilmektedir. Başbakanımızın bir nutkunda işaret ettiği gibi türk toprakları altında ve üstünde aşıkâr ve gizli, fakat kâmilan bakır bir çok kudret membalarile ve yeni rejimin aşladığı ruh ile biz Türk cümhuriyetinin de böyle bir istikbale sahip olacağı ümidindeyiz. Fakat bugün ne Almanya ve ne de Fransa için böyle bir kıfayet mevzubahis değildir. 1914 - 1918 senelerinde ise her iki devlet için böyle bir kıfayet düşünülmesi ihtimali yoktu. Autarchist olmıyanların girdiği mücadelede deniz yolları insanların şah damarları gibi kıymetlidir. Harbin mihreri bunlara taarruz etmek ve bunları müdafaa etmek etrafında döner.

Herhalde harp için karaları ve denizleri beraberce gören yüksek bir sevk ve idare makamını ve bu makamın çıkacağı bir plânla bütün milli kuvvet kaynaklarının bütün silâh ve vasıtaların bir gayeye tevcih edilmesi zarureti vardır.

1914 senesinde alman ve ingiliz teşkilâtlarında bu kıfayeti verici bir çalışma göremiyoruz. Fakat ingiliz karacıları, denizcileri ve nihayet siyasileri almanlarda olduğundan daha fazla yekdiğerile anlaşabilmişlerdir.

Büyük harp içindeki Alman - İngiliz mücadeleleri tetkiklerini yaparken ilk parmak basılacak nokta budur.

#### b ) Alman - İngiliz sevkulceyşi vaziyetleri :

Sevkulceyşi vaziyeti ben iki bakıma göre gözden geçirdim .

1 — Her iki tarafın coğrafi vaziyeti.

2 — Her iki tarafın deniz harp kuvvet ve vasıtaları.

1 — Dünya harbi, tarihi diğer misallerde olduğu gibi İngilterenin müdahalesile bir deniz harbi şekline intalâp etmiştir. Vakti ordular karada çarpışmıştır, fakat orduların gerisi ve milletler deniz yolları üzerindeki mücadelenin malikânu kalmışlardır. Marne muharebesinden sonra Hareket harbi Avrupada Mevzi harbi başladıktan sonra kara cepheleri Büyük harbin ikinci plânına geçmiştir.

Deniz yollarını kontrol etmek gayesi etrafında dönen Büyük harbin « Deniz hedefi » partnerleri içinde en fazla deniz kuvvetine sahip İngiliz - Alman coğrafyası ıktızası Şimal denizini



deniz harbi siktet merkezi haline sokmuştur. Bu sebeple Şimal denizi coğrafyasını kurealtıyarak Alman - İngiliz coğrafi vaziyeti hakkında bir neticeye varmak lazımdır.

( Kroki - 1 ) İngilterenin her cihette bu denize hakim olduğu ilk bakışta göze çarpıyor. İngiltere toprakları ile bu denizin açık denizlerle olan alakasını kesmiştir. Kendisi Şimal denizine sırtını çevirip ona hiç bakmadan açık denizlerle bütün cihanla olan alakasını idame edebilir.

Şimal denizi müstatilinin bir dil'ını ştiraksız bir hakla elinde tutan İngilterenin bu denize hakim sahillerinde şimalden ağıya doğru bir çok tabii ve rumsat limanları vardır. Bu limanların her birinde birer üs yapmak İngiliz maliyesine de mümkün olmasa bile Şimal denizindeki bir muamelemelerden sonra gemiler dönüştü bu sahillerde illice edecek birer yuva bulabilirler.

İngilizler bu sahil üzerinde Harwich, Firth of Forth, Firth of Morey ve ana kuvvet için Scapa Flow'ı üs olarak kullanmışlardır. İngilizler bu limanlarda üstlendikleri kuvvetlerle Şimal denizinin iki geçidine bükmediyorlar. Bu geçitlerden biri olan Manş kanalı kolaylıkla kesilebilir; çünkü İngilterenin ayağının altında ve ( 15 - 20 ) mil genişliğinde olan bir yarım. ( 160 ) mil genişliğinde olan şimal geçidini kesmek büyük İngiliz donanması için imkânez değildir. Nitekim İngilizler teslihi ettikleri yardımcı kruvazörler ve diğer eski kruvazörlerle bu sahada bir karakol sistemi tertip ettiler. Bu karakola varılacak darbeleri karşılamak üzere ana kuvveti getirip bu geçidi kapısına Scapa Flow'ya koydular. Bu suretle alman cephe görüşü cihan ile olan alakası İngilterenin elinde kalır.

Almanyanın Şimal denizindeki vaziyeti hüsbütüm başka idi. Bir defa kısa zaman sahili sığ ve tabii limanlara malik olmayan bir sahildi. Almanlar bir çok para ve emek vererek, tahiatla çarpıp nehir ağzlarını temizliyerek birer liman yapabilmışlerdi. Sylt, Helgoland, Wilhelmshaven, Borkumda baraj istasyon tesis etmişlerdi. Bundardan Sylt geçidi sığdır. Mai zamanında ve az rüzgârli havalarda hafif gemiler buradan istifade edebilirler. Ems, Borkum bitaraf Hollanda topraklarına yakın adeta tarassut altındadırlar. Bihassa Delfzijl nam Hol-

landa şelvi Intelligence Service in bir yuvası haline girmiştir. Eğer 1891 de Helgoland bur Afrika müstemlekesi karşılığı olarak İngilizlerle değiştirilmeseydi alman deniz serayi harbi hüsbütüm mahkûm bir hale girecekti. Fakat buna rağmen bu ada dahi Şimal denizindeki hareket için çok geridedir.

Şimal denizinde herhangi bir harekate teşebbüs edecek olan İngiliz kuvvetlerinin gerisi Bu sayılan alman üslerinden kesmek mümkün olamazdı. Fakat Manş kanalına veya İngiliz sahillerine yapılacak alman hareketlerini İngiliz sahillerinden kesmek mümkündür.

Bu şartlar altında Almanya için Şimal denizi ile bitiricilere ulaşmak hususunda hiç bir ümit yoktur. Almanya ancak elindeki deniz kuvvetleri sayesinde Skandinavya ve Danimarka ile olan muamelelerini idame edebilecekti. Eğer Almanya elinde bu deniz kuvveti de olmasaydı harbin sonuna kadar keşimiyen Alman - İsveç muakalesini idame imkânı da olmazdı. Bu alman deniz kuvvetleri ki Rusya Baltıkta Almanyanın Şimal denizindeki mahkûm vaziyetine girmiştir.

Coğrafya gözü ile İngilterenin Şimal denizine hakim olduğu ve böylece büyük harbin serk ve idaresine hükmettiği muhakkaktır.

Esasen coğrafya bir alman amiralının amiral Wegner görüşüne göre başlı başına sevkuleyyiş kendisidir. Coğrafyası bozuk olan; coğrafyası mahkûm olan taraf deniz harbi yapamaz. Eğer yapacaksa ilk hedefi coğrafyasını tashih etmektir.

Amiral Wegner a "Büyük harbin sevkuleyyiş" nam eserinde alman donanmasına; alman kara kuvvetlerinde müstetken takip edecekleri hedefi harpten sonra bulmuş ve bu eserde göstermiştir. Bu hedef muhalâzalı ve bu konferansın mevzuu değildir. Fakat ordu mensuplarına ve diplomatlara tavsiyeye değer bir eserdir. Alman deniz serayi harbinde böyle bir hedef akli gelmemiştir. Kısa orduları Paris etrafında bir netice almayı hedef tutmuşlardır. Fakat milyonlarca para ve senelere mesakkat ve ezvettile doğan alman donanmasının yozasında bedayette böyle bir hedefe tesadüf olamaz. Buna

mukabil İngiliz donanmasını iheraatında hedef vardır. Denizlere hakimiyet ve Statuquo ya müdafaza diye hitüsa olunan bu hedefi İngilizler harbin başında ve sonunda ne gökünden ve ne de ellerinden kaybetmemişler.

Şimdi sevkulceyyi vaziyeti deniz harp vasıtaları gözü ile tetkika geçiyorum.

1914 temmuzu nihayetlerinde alınan kara ordusunun seferberliğini dizginlemekte alınan siyasetleri nasıl muvaffak olmuşlarsa aynı siyasetler ağustos başında alınan donanmasını Skandinavya sularında seyaha bulundurmakla denizcilere de aynı darbeyi yurmışlardır. Alman siyasetleri dünya elikari namınıyesinin sulh-sever olduklarını göstermek için donanmalarını 914 temmuzunda muttat olan bir seyyahat programına tevfikkan Skandinavya sularına gönderdiler. Otlar ağustos başında İngiltereyi tanıman kaybetdiklerinden habersizken İngiliz donanması harbe hazır bir halde ana vatan filosuna us olarak seçilen Scapa Flow yolunu tutmuştu.

Bu İngiliz takaddümü nasıl vukua gelmişti?

İngiltere bahriyesi 914 temmuzunda emelik manevralarına ilâveten bir de Seferberlik tecrübesi yapmağa karar vermişti. Bu kararı gara ( 20000 ) ihtiyat bahriyeye ilâvet oluyordu. Filoda kadro noksanı bu suretle ikmâl edildi. Ortada henüz Sarayovo ( Saraybosna ) hadisesi yoktur. İngiliz donanması manevra için her türlü hazırlıkları bitirdi. ( 17.18 ) temmuz günleri kiral önünde ilâri yûc parçayı mütemaviz mucemem imparatorluk donanması İngiliz deniz salval ve kudretini gösteren büyük bir geçit resmi yaptı. Bu geçit resmi tarihin en muazzam geçit resmi idi.

Bundan sonra filolar ulim mekâdâle denize açıldılar. Bu tarihten sonra dört gün ilâle geçti. Sarayovo ( Saraybosna ) hadisesi vukua geldi. Avusturya Avrupa ulaklarında bir harp kokusu belirtti. İngiliz seferberlik tecrübesi kanunen açılış oluyordu. Bu kalabalık İngiliz ihtiyatlarına parlamentonun müsadese olmasından İngiltere gibi bir memlekette bir gün fazla işçesine imkan yoktu. İngiliz bahriye nazırı Churchill

büyük bir cesaretle mes'uliyeti üzerine aldı. Bagün vakia ve hâdiselerin cereyanı ve sonu malûm olduğundan basit görünen bu mes'uliyeti ağıla parlamentoya hattâ kalıneye danışmaksızın manevra müddetini temdit müham bir işti. İngiltere kabinesinde Asgüt, Grey, Churchill ve harbiye nazırından maada âza kâmilu sulho taraftardı. Bulbassa İngiltere baki sulhu istiyordu.

27 Temmuzda mesele parlamentoya doküldü. Kabinenin üçte dört azası ve parlamento harbe alehtar bulundu. Bunlara rağmen Churchill donanmayı gayri resmi olarak Warnung emrini verdi. Avrupada henüz siyasi müzakereler olurken Churchill yağ ve kumür mübayaas etti. Hıtrahında kendisi bu devre için « Siyasetin askerliği ve sevkulceyyi hastırmasından ise böyle zamanlarda askerliğin vaziyete hakim olması lüzumdur » der.

28 - Temmuz - 914 saat 17.00 de İngiliz 1. filosu Doverden kalktı ve işkılarını söndürdü: bir müharebeye hazır olarak Scapa Flow yolunu tuttu. 1 ağustos tarihine kadar donanmanın hazırlıkları parlamentodan gizli kalmıştır.

4 - Ağustos - 14 te İngiltere Almanyaya ölumatını verirken İngiliz deniz kuvvetleri müharebe hazırlığını yapıp öslerine gireli sekiz gün geçmişti.

İngiliz - Fransız askeri anlaşmasına göre İngiltere harbin başında Fransaya ancak ( 4 ) fırka gönderecek ve donanma seferberliğini ikmâl edinceye kadar ( 2 ) fırkayı ana vatan istilâsına karşı nefsi İngilterede tutacaktı. Fakat Churchill bu sîrat ve cesareti karârile İngiltere harbin başında ( 6 ) fırkayı Fransaya almak üzere hazırda. Almanların hesabına göre İngilizlerin gârip cephasında bu kadar gabuk ve bu kadar kalabalık görünecekleri tahmin edilmemişti.

Bu İngiliz hazırlığına mukabil alman gemileri de bir harba hazırda. Fakat sevalat üzerinde idiler. Bir harp için evvelâ meadekate dâmuelleri maksatlarını ikmâl ve diğer ihtiyaçlarını temdit ve yolda çıkan arızalarını îale etmek mecburiyetinde idi.

Alman - İngiliz deniz müharebe kuvvetleri harbin başında bu vaziyette bulunuyorlardı. Mezhaza İngiliz ana vatan filosu



harbin başında bir muharebeye hazır olmakla beraber Almanlara karşı sonraki senelerde olduğu gibi adeta kahur bir üstünlükte bulunuyorlardı. İngilizlerin bütün cihan denizleri üzerine yayılmış olan menfaati ve sülhü onları deniz kuvvetlerini bütün dünya denizlerine dağıtmaya mecbur etmişti. Sülh konusundan harp konusuna geçmek İngiliz kuvvetleri için dört başı ayı bulmuştur. Balıktan İngilizler harbin başında uzak garfta bulunan Alman kruvazör filosunun Graf ve Spee kuvvetlerinin arkasında bir kısım kuvvet tutmuştu.

Harbin başında Şimaldenizinde bulunan İngiliz deniz kuvveti (24) büyük harp gemisini buna mukabil Alman deniz kuvveti (16) büyük harp gemisini süta ediyordu. İngiliz gemilerinin bazılarında kondenser arızaları vardı. Harbin başında İngiliz - Alman gemileri arasındaki (1.5) nisbeti Skagerrak muharebesinde (2) mihne yaklaşmıştır.

31 - Mayıs - 916 da Skagerrak muharebesini yapan deniz kuvvetleri:

A) İngiliz kuvvetleri: 31 - Mayıs - 916 da muharebeye giren büyük donanmanın kuruluşu (K. 1-a) gösterilmiştir. Donanma komandanı emrinde:

- 1 - Muharebe filoları.
- 2 - Muharebe filoları yanındaki keşif kuvvetleri.
- 3 - Donanma komandanı emrinde fakat uzak keşif için müstakil bulunan keşif kuvvetleri olmak üzere üç grup kuvvet vardır.

- 1 - Muharebe filoları: Sekizar gemiden üç filodur.
- 2 - Muharebe filoları yanındaki keşif kuvvetleri. III. öncü muharebe kruvazör filosu ile zırhlı ve hafif kruvazörlerden mürekkeptir.

- 3 - Müstakil keşif kuvveti.

Amiral Beatty komandandaki I. , II. inci muharebe kruvazör filoları ile I. , II. , III. öncü hafif kruvazör filolarından mürekkeptir.

Bu sonuncu kuvvete himaye kuvveti olarak V. inci muharebe filosu (Queen Elizabeth sınıfı) dört gemi terfak ediyordu.

#### B. Alman kuvvetleri:

Kuruluş (Kroki - I - B.) da gösterilmiştir. Donanma komandanı emrinde:

- 1 - Muharebe filoları.
  - 2 - Muharebe filoları yanındaki keşif ve emniyet kuvvetleri.
  - 3 - Donanma komandanı emrinde uzak keşif için müstakil bulunan keşif kuvvetleri.
- olmak üzere üç grup vardır.

1 - Muharebe filoları. Sekizlerden iki ve altı gemiden bir filo olmak üzere üç filodur. Bunlardan ikinci filo Dreadnought sınıfı denen gemilerden terakküp eder ki diğerleriyle bir sülh muharebeye kodretleri yoktur.

2 - Muharebe filoları yanındaki keşif ve emniyet gemileri I. inci torpido filoları grupundan mürekkeptir.

3 - Müstakil keşif kuvveti. Amiral Hipper komandandaki I. inci muharebe kruvazör filosu ile II. , III. öncü keşif grupları ve II. inci torpido filoları grupundan mürekkeptir.

Her iki partinin adeta kuvvet mukayesesini daha ileride muharebe başlarken arzedeceğim. Şimdi bir deniz muharebesi üzerindeki muhakemelere esas olabilmek suretiyle Alman - İngiliz gemileri hakkında umumî olarak birkaç noktaya işaret etmek isterim.

A) Büyük gemiler. (26.000 - 30.000) ton etrafında ve 28 m. lıktan 38 m. liğe kadar olan çapta ağır top taşıyan büyük teknelerdir. Bu gemilerin süratleri 21 - 23 mil kadardır.

Almanlar bu sınıf teknelerde mukavemeti esas tutmuşlardır. Bunun için Alman gemilerinin zırhları kalın, sualtı kısımlarındaki bölme taksimatı çok kavidir. İngilizler büyük gemilerde top çapını büyüklüğüne ehemmiyet vermişlerdir. Alman gemilerinde ağır top çapı 28 - 30.5 luk iken İngilizlerde 30.5 tan başlar ve 38 liğe kadar yükselir. Alman gemilerinde zırhlama lehine süratten de fedakarlık yapılmıştır. Onlar 19 - 21 süratle iktifa etmişlerdir. İngilizler ise gemilerinde 21 - 23 mil sürat elde etmişlerdir.

Bu gemi inşa prensibi muharebe esnasında görüldüğü ve-  
hile komandanların kararları üzerinde müessir olmuştur.

B.) Kruvazörler: Bu hafif gemiler (4.000 - 6.000) ton  
arasında bir büyüklüktedir. 10,5 - 15 lik top isirler. Ve 30  
mili mütecaviz sürat yaparlar. İngilizler bu sınıf gemilerde 15  
lik top, almanlar 10,5 luk topu esas tutmuşlardır. Alman ge-  
mileri biraz daha süratlidir. Fakat İngiliz kruvazörlerinde yağ  
kazanları kabul edilmiş olduğundan bu sınıf gemilerin son inşa  
edilenlerinde sürat meselesi de İngilizler lehine geçmiştir.

C.) Torpido silâhı : ( 600 - 1000 ) ton arasındaki büyüklükte  
bulunan teknelere esas silâh olarak tabiye edilmiştir. Alman  
torpitobotlarının hacimleri küçüktür. Onlar gece hücumu ya-  
pacak olan bu sınıf gemilerin görünmeden hasımlarına sekula-  
bilmelerini temin için bu tekneleri küçük yaparlar. İngilizler  
ise denizlere dayansın, büyük gemilerle beraber ağırlanması için  
bu teknelerin hacimlerini biraz daha büyük tutarlar.

Alman tekneleri bir çok zaman bir çok harekâta büyük  
gemilerle beraber iştirak etmişken havanın sertliğine dayan-  
mıyarak geri dönmeye mecbur kalmışlardır. İngiliz torpitobot-  
larına yağ kazanı konduktan sonra bunlar alman torpitobotla-  
rına her cihette taarrufluk ettiler.

İstidatları azedeyim: bu sralarda gemilerde sevk kurvab  
olarak kömür kazanı yerine yağ yakın kazanlar konmaya baş-  
landı. Yağ kazanlarıyla mücebbaz olan gemiler itisakları süratli  
daima muhafaza ediyorlardı. Kömürle yürüyen teknelerde ocak  
kömür yetiştirip stimi ayta kuvvette bulundurmak müşkoldü.  
Bunun için bu cins kazanlı gemiler daima ayta süratli muha-  
faza edemezlerdi. Bunları başka derhal bir süratten daha yük-  
sek diğer bir sürate geçmek lâzımgelirse bu işi gaz kazanlılar  
daha iyi yapıyorlardı.

Alman bahriye nazırı Tirpitz de bu hakikatleri biliyordu.  
Fakat Almanya herhangi bir harpte gayrihib bir çembere gir-  
erse haricden gaz temin edilemezse torpitobotlarını çalıştır-  
mayacağını düşündü. Kömür kazanlarından vazgeçmek bir tak-  
dirde torpido silâhından vazgeçmek demek olacaktır, kömürde  
ısrar etti.

Alman torpitobotlarının noksanı bununla kalmıyordu. Nisf  
kutruseyir dediğimiz, yani bir defa hareket ettikten sonra diğer  
bir yerde kömür vesaire almaksızın gidip gelebilecekleri me-  
safeye bu tekneler için 200 : 300 mil kadardı. Bu kudrette İn-  
giltere sahillerine akın yapılamazdı. Böyle bir teşebbüste kö-  
mürleri yetişmezdi. Harp içinde alman hareket planlarını bu  
kısırlılık son derece müşkül vaziyete düşürmüştü. Hatta za-  
man olmuştur torpidoları kömürden itisat için büyük gemilerin  
yadafinda daima çıkarmak ve böylece bir faylı mesafeyi ya-  
dekte kat'etirdikten, kömürden tasarruf ettikten sonra İngiliz  
sahillerine saldırmayı düşünmüşlerdir.

Alman botlarını bu suretle inşasında saik ne idi?

Deniz inşaatının bir bahri siyaset üzerine ve mürettep ha-  
rekât planlarına göre dirije edilmesi zaruradır. Deniz kuvvetle-  
rine sahip olmayı düşünen devletler, keşifitilefak bu gün  
kruvazör yarın muhrup öbür gün denizaltı gemisi yaptırma-  
lar. Alman askeri ricah bu sahiple müstakbel vaziyeti düşündü.  
İngillere de bir harp olursa İngilizlerin ne şekilde hareket ede-  
ceklerini nânakaza etti. İngilizlerin Borkum, Sylt adalsından  
birini veya Felemenk sahilinde bir noktayı ıskal ile bu mes-  
fetlere dayanarak alman körfezini yakından abluka edeceklerini  
kabul etti. Bu takdirde küçük torpitobotlarla bu abluka kur-  
vetlerine taarruza düşündü. Böylece alman torpitobotları alman  
deniz icrayı harbinda sevkulceysi tedafüde kalınması zarurı  
görülerek inşa edilmiş teknelerdi. Büyük harbe girmeden al-  
manlar İngilizlerin uzak abluka yapmaları ve binnetice kendi-  
lerinin sevkulceysi taarruza geçmek zaruretinde kalmaları  
dummalini de düşündüler.

Fakat deniz inşaatı başlıyalı seneler geçmişti. Bahri inşaat  
kısa zamanda değişmezdi. Kara ordusu sevkulceysi teda-  
füden, sevkulceysi taarruza geçebilir ve hem kısa bir  
zamanda geçebilirdi. Halbuki bahriyenin böyle bir karar  
değiştirmesi uzun sulh senelerine mühtaçtı.

Bu müteakiklerden mevrucumuz için alınacak netice alman  
fütüillâsının inşaatında amil olan harekât projelerinin isabetli ol-  
madığı ve hiç bir esasa dayanmayan gemi inşaatının ise büsbütün

maksatsız olduğu; binnetice İngiliz muhriplerinin de kruvazörler gibi Alman teknelerine mütafevvik olduğu keyfiyetidir.

D) Denizaltı gemileri: Kuruluşlara denizaltı gemilerini sokmadım. Bu muharebede denizaltı gemileri mühim rol oynamıştır. Maahaza 916 deniz harbi teknelerinden bahsederken bu sınıf gemiler hakkında da bir kaç söz söylemek lazımdır.

Harbin başında İngilizlerin elinde Almanlardan daha fazla denizaltı gemisi vardı. Büyük gemi ve top yolundan İngilizlerle boy ölçemeyeceklerini anlayınca Almanlar yeni bir silâh olan denizaltı gemisi üzerine düstörler ve İngilizleri geçtiler, ve daima ilerde kaldılar. Alman denizaltı gemileri müferiden fazla muvaffak oldular. Fakat bu silâhla büyük harbin deniz sevkülceysine; ve binnetice büyük harbin umumî heyetine cesurane, cür'etkârane bir karar ile müessir olmak mümkün iken, Almanlar buna karar vermediler. Şartsız ve kayıtsız denizaltı gemisi harbi ta 1917 senesi nisânında başladı. Bazı şartlar altında yapılan denizaltı harbi fazla semere vermedi. Ve nihayet bu yeni silâha karşı - şartsız kayıtsız harp başlavyncaya kadar korunma çare ve tedbirleri de bulunmuş oldu.

İngiliz denizaltı gemileri; Alman botları kadar büyük ıslar göremediler. Bu tabii bir netice idi. Çünkü denizlerde yalnız İngiliz bandırası dolaşıyordu. Alman gemileri limanlara sürül-müş Alman bandırası denizlerden atılmıştı. Alman denizaltı gemileri hücum edecek hedef ve elde edilecek şöhrat buldular. İngiliz denizaltı gemileri ise ne büyük hedef ve ne de fazla şöhrat bulamadılar.

Denizaltı gemileri 914 başında bir Alman Bnb. nm Bnb. Bauer'ın fikir ve teşebbüsü ile kufayetlerini ortaya koyabilmişlerdi. Bu Bnb. nm teşebbüsü olmasaydı bu tekneler belki bu kadar süratle bu kadar inkişaf etmeyeceklerdi. Denizaltı gemileri komodoru olan Bnb. Bauer denizaltı gemilerini sahillerde gelene taarruz edici, gelmiyene gayri müessir bir müdafaa vasıtası olmaktan çıkarmıştır. O, denizaltı gemilerini düşman sahillerinde çalışabilecek bir taarruz vasıtası olduğunu iddia ve Şimaldenizindeki uzak keşif hareketleri; İngiliz sahillerinde bir günde 30,000 ton gemi batırmak gibi icraatla bu iddiasını

ispat etmiş, bu tekneler üzerine alâkadarların dikkat nazarla-rını çekmiştir.

Deniz kuvvetlerinin bu prensipler üzerindeki mukayesesin-den sonra personal hakkındaki bir iki sözle bu bahsi kapatacağım.

E) Mürettebat: Her iki donanmanın mürettebatı gerek yetiştirme esasları gerek bu esaslara göre alınan neticelere nazaran yekdigirile çarpışmaya cidden layıktı. Milyonlar dökerak vücade getirilen ve teknîğin en son tekâmüllerini haiz silâh ve vasıtaları kullanacak olan Alman - İngiliz personalı becerik ve kabiliyet itibarile çok mütevacan bir halde idiler.

Yalnız deniz harp sanatı itibarile, arada bir fark açılıyordu. İngiliz personalı daha tecrübeli idi; ve manen tarihi bir kuvvete dayanıyordu. Onlar kendilerini çok kere bir çok milletlerle tartmışlardı. İngilizler tecrübeli idi, çünkü İngiliz denizcileri Almanlardan daha fazla geziyorlardı. İngilizler manen tarihi bir kuvvete dayanıyorlardı, çünkü bir asırdan beri denizlere İngiliz personalı hükmediyordu. Alman bahriyesi denizler üzerinde henüz ne materyalını ve ne de personalının imtiha-nını vermiş değildi. O bütün başarıklarına rağmen denizler üstünde henüz doğmuş bir çocuğa, nihayet bakılmış ve beslenmiş gurbaz bir çocuğa benziyordu.

Her iki tarafın sevkülceysi vaziyetleri hakkındaki mukayese burada bitmiştir. Bundan sonra Alman - İngiliz deniz başkumandanlarının ellerinde bulunan harekât emirleri hakkındaki mütalealara geçiyorum. Skagerrak hakkındaki hükümlerde bu harekât emirlerinin rolü olacaktır.

Alman - İngiliz deniz başkumandanları ellerinde bulunan harekât emirleri:

#### A) Alman donanması:

20 inci asır başında Alman bahriyesinin vücut bulması ile beraber bir Alman - İngiliz harbinde Alman Açıkdeniz donanmasının ne tarzda bir harp yapacağı daha o zaman Alman denizcilerinin zihinlerini meşgul etmiştir.

Zayıf bir bahriyenin kuvvetli bir bahriye karşısındaki düşünceleri demek olan bu fikirler bizce enteresandır. Bu sebeple bu kısım üzerinde biraz daha fazla tevakkuf edeceğim.



Almanya bir deniz devleti olmaktan ziyade bir kara devleti idi. Kendisine en fazla tehlike karadan gelebilirdi. Rusya ve Fransa iki büyük devlet arasında yaşıyordu. Denizlere çıkmaya karar verdiği zaman karşısında İngiltere gibi bir devlet bulunmıyordu. İngiltere bütün dünya denizlerine yayılan menfaatlerini korumak için icap eden deniz kudret ve kuvvetine ve kuvvetli bir deniz prestijine sahipti. Alman maliyesi ve alman müdafaa kuvvetlerinin karalardan gördüğü büyük tehlike; her bahriye yapmaya müsait değildi. Belki küçük deniz vasıtaları tedarik edebilirdi.

Fakat dünya ile bağları çoğalıp artan ve dünya muvazenesinde bir varlık olan Almanya; deniz kuvvetine malik olmadıkça inkışaf ve refaha varmanın ve emni bir müdafaa yapmanın mümkün olamayacağını anladı ve denize çıkmaya karar verdi. Bu karar ile Almanya Şimaldenizinde bir hakimiyet tesisini iddia edecek bir kuvvet tedarikini düşünmüş değildi. Almanya kendisine taarruz edilirken düşündürücü bir kuvvete sahip olmaya karar vermişti.

Büyük amiral Tirpitz'in nüfuz, mücadele ve fevkalade mesaisile nihayet donanma vücutta geldi. Bu bir Risk donanması idi. Tehlikeyi göze almadan üzerine atılmıyacak bir kuvvet idi. Bu donanma sayesinde ki almanlar Büyük harbin içinde bir müddet için olsun **zaferi nihalden** bahsedecek kadar dayanabilmişlerdir. Bu donanma olmasaydı 1915'ten evvel almanlar sulh yapmak mecburiyetine girerlerdi. Her şeyden sarfınazar çünkü Rusya ile müttefiklerini ayıran vasıta alman donanması idi.

Almanlar bir Risk donanmasına malik olduktan sonra 1908 tarihinde İngiltere ile bir harp halinde bu donanmayı idare edecek komandana şöyle bir direktif vermişlerdi:

« Elinizdeki mevcut bütün kuvvetinizle denize çıkıp düşmana taarruz ediniz. »

« Düşmana denizde tesadüf edemezseniz limanlarını mayınla kapayınız. »

« Düşman ticaretine taarruz ediniz. »

Ruh ve mana itibarıyla bu emir tamamilen taarruzdur ve tamamiyle sarıhtır.

1912 senesine kadar alman açıkdeniz donanması kumandanlığı kasasında bu emir kapalı bir zarf içinde bekledi. Birinci ve ikinci Fas bulvarları arasında eğer Büyük harp patlamış olsaydı donanma bu yolda hareket edecekti.

1912 senesinde emrin sarıhatı muhafaza olunmakla beraber ifade tarzı değiştirildi. Fakat 1913 senesinde emir tamamen tedafül bir vaziyete sokuldu.

Almanlara hakim olan düşünce ne idi?

Büyük deniz kuvvetleri bitaraflar üzerinde daima bir baskı yapmak iktidarındadır. Denizden kuvvetli olan devletlere karşı kuvvetli olmayan devletlerin daimi bir çekingenliği vardır. Eğer bir alman donanması mevcut olmasaydı Baltık devletleri, Danimarka alman donanması tesirinden uzak diğer bitaraflar gibi itilaf devletleri arasına geçebilirlerdi.

Eğer alman donanması bir İngiliz - Alman harbi başında taarruzi olarak hareket etseydi ve bir kat'i neticeli muharebeye girişip mağlup olsaydı vaziyet ne olurdu? Bittabi Baltıktan ruslarla ittibat tesseüs ederdi. Ruslar ve ingilizler, alman sahillerine çıkarmalar yapabilirlerdi. Almanlara birer yeni kara cephesi daha ihdas edilmiş olurdu. Almanya İsveçle olan hayati ittibatını kaybeder ve alman fabrikalarının muhtaç olduğu ham mervat tükenir ve harp sanayii felce uğrardı.

Yok eğer dava aksi olur da bu kat'i neticeli muharebeyi almanlar kazanırlarsa ne kâr edilirdi? Bir defa bütün bitaraflar Almanya lehine dönerdi. Nitekim (Colonel) deniz muharebesinin kaybı ingiliz deniz itibarını şiddetle sarsmıştı. Bir kat'i neticeli muharebenin kaybı halinde; itilaf devletleri nakliyatı, garp cephesi ikmal işleri sarsılacaktı. Britanme ticareti duracak İngiltereye açlık kabusu çökecekti ve belki Amerika kazanılacaktı. Büyük harbin çarpışılan en ehemmiyetli bir cephesi de bitaraflar cephesi olduğu malumdur.

Alman erkânıharbiyesi bu ikinci mülâhazayı karanlık gördü. Billassa başbakan Bethman Hollweg harbin ne başında ve ne de sonunda alman donanmasını tam tertip ortaya atılmasına taraftar değildi. Başbakan sulh masası başında dahi kuvvetli bir donanmaya sahip kalmak lüzumunda ısrar etti.

Erkânıharbiyei bahriye, erkânıharbiyei umumiye'e general Moltkeye «İngilizlerle bir harp halinde alman donanmasının kara harekât ve hedeflerine ne suretle yardım edeceğini» sordu. General «Bahriye elindeki kuvvetle İngilizleri basara uğratsın bu kâfidir» dedi. Kararın harp planından, bir birbuçuk ay içinde Fransa da netice almak gayesinden deniz böylece habersiz kaldı.

Erkânıharbiyei bahriye İngiliz bahri harp taktikini gözden geçirdi. Üstün İngiliz kuvvetlerinin almanları limanlarından dışarı çıkartmamak üzere an'anevi sevk ve idare tarzlarına imtisallen ta alman korfezine kadar gireceklerini İngilizlerde daima böyle bir taarruzî fikir hâkim olduğunu düşündü. Bu şurt ve mülâhazalar altında hareket emrini değiştirdi.

İngiliz kuvvetlerini küçük muharebelerle yıpratmak onu alman büyük kuvvetlerine denk bir hale sokup ondan sonra netice kat'iyeli bir muharebe aramak fikrini iltizam etti. Ve şur yolda bir harekât emri yazdı:

Emrin canlı noktaları:

«1 — Deniz harekâtının hedefi İngiliz abluka kuvvetlerine»  
«taarruzdur. Mayın ve denizaltı gemileri harpleriyle bu taarruz»  
«harekât abluka hududundan İngiliz sahillerine kadar sürüle-»  
«cektir.»

«2 — Bu şekil harp ile denkleşme kazanıldıktan sonra kuv-»  
«vetler toplanıp bir deniz muharebesine teşebbüs edilecektir.»

«Kuvvetler denkleşmeden ancak zafer vadeden fırsatlardan»  
«istifade olunabilir.»

«3 — Uluslar arası haklarına riayet ederek ticaret harbi»  
«yapılacaktır. ilâ ...»

Görülüyorki siyasi mülâhazalar ve İngilizlerin takip edeceği harp usulünü tahmin şekli ve alman filotillâlarının inşa sistemi 1908 deki meşhur taarruzî harekât emrini tedafîi şekle sokmuştur.

Bu harekât emri o zaman hatta bu gün bile bir çok münakaşalara sebep olmuştur. Bu emir alman açık deniz donanması başkumandanının elini bağıyor muydu? Kumandan taarruzî hareket edebilir miydi? İngilizlerle bir muharebe aramalı mıydı?

Alman açık deniz başkumandanı amiral V. Ingenohl bu emri kuvvetler denkleşmeden ortaya çıkılmıyacaktır, diye tefsir etti. Mayın hareketleri, denizaltı gemileri taarruzlarla İngilizleri zayıflatıp bir denkleşme teminine çalışmaya başladı. Mayın ve denizaltı gemileri harpleri yanında torpitolardan sulh hesapları hâfifına istifade olunamıyordu. İngilizler ablukayı uzaktan koymuşlardı. Abluka hattı torpitolaların seyir sahaları dışında kalıyorlardı. İngilizler de tedafîi bir plan takip ediyorlardı. Böylece iki tarafın sevkulceyi tedafîide kaldığı bir harp devam ediyordu. Bu cidden garip bir mülâsama oluyordu. Ortada sevkulceyi mütearrız yoktu. Büyük harbin açılışındanberi seneler geçtiği halde deniz vaziyeti hâlâ 1914 ağustosundaki vaziyet gibi kalıyordu. Bu harbin bir mütearrızı olmak lazımdı. Alman açık deniz filosu başkumandanı acaba harekât emrini erkânıharbiyei bahriyenin murat ettiği şekilde anlamamış mıydı? Eğer böyle olsaydı ikaz olunurdu. Yoksa emrin hakiki manasında bir mübhemiyet mi vardı?

Alman harekâtı harbiye emrinin yazılışında hiç bir alâkası olmayan ve keza erkânıharbiyei umumiye reisi ile de lûsusiyeti güzel olmayan müşür amiral V. Tiripitz; «Donanma isterse istediği kadar serbestiyi bu emirden çıkarabilir.» der Tiripitze göre kuvvetleri denkleştirecek makam yine donanma kumandanıdır. Bioenaleyh harekâtı o makam bu maksada göre tertip edebilir.

Alman harekâtı harbiye emri üzerinde bu kadar tavakkufundan dolayı benî mazur görmeyi rica edeceğim. Müteakiben istihale-i ile Skagerrakı doğuran ve alman deniz sevk ve idaresine esas olan bu emir; bu büyük harbin alman deniz harekâtı harbiye emri; askeri neşriyatta ve tarihlerde sahifelerce yer bulmuştur. Münakaşaları neticelenmemiştir.

Her halde bu kadar münakaşayı mucip olduğuna göre bu emir kâfi bir sarahatî harz değildir diyebiliriz. Harp başladıktan sonra donanma kumandanlığı erkânıharbiyeden emrin tadilini rica etti. Harekât ile alâkadar olmamakla beraber bahri nüfuz ve görüşü kuvvetli olan V. Tiripitz «Türkiyenin harbe girmesinden evvel donanmayı kat'i neticeli bir harbe sokma-



mak üzere » bu emrin müteakip sayfalar için donanma kumandanlığının lüzum gördüğü taarruzi harekât serbesti ve sarahatle tavih edilmesini imparatorudan iltimas etti. Karargâhı umumideki müzakereleri bundan sonra karanlık bulmaktayız. Bir taarruzi emir çıkartılmamasında daha ziyade kim amil olmuştur? Taarruzi harekâta taraftar olmıyan askeri kabine şefi mi sadece vaziyete hakimdi. Bunlar karargâhı umumî azaları arasındaki mücadeleler içinde kaybolmuştur. Malûm olan keyfiyet emrin tadil ve tasrih edilmemiş olduğudur.

1914 senesinden 1916 senesine kadar alman açık deniz filosu başkumandanlığına:

« Donanmayı geride bulundurunuz. Zayıf vermeyiniz »

« Üstün düşmanla muharebeye girişilmeyecektir. »

« Bütün donanmayı ortaya atma zamanı henüz gelmemiştir. »

« Ancak denizaltı gemileri torpido botlar ve mayınlarla harp ediniz. »

« Fakat şunu da gözden kaçırmayınız ki Belçika zaptolduktan sonra bu küçük teknelere son derece lüzum hasıl olacaktır. » Şeklinde müteaddit emirler ve yazılar gelmiştir. 1914 ten 1916 ya kadar yani harp açıldıktan iki sene sonraya kadar alman muharebe kruvazörleri bariç, alman ana filoları düşmana tek top atmadı. Büyük gemilerde rulu bir meskenet uyandıran büyük bir atalet vardı. Cepheye bulunan alman deniz zabıtları harbin başında 1: 1,5 Alman - İngiliz deniz kuvvetleri nisbetini artık bir daha göremeyeceklerini düşünüp münkesir oluyorlardı. İngilizler gün geçtikçe dünya denizlerine yayılmış olan gemilerini toplamışlar ve ayrıca büyük deniz inşaatına girişmişlerdi. Almanlar da gemi yapıyorlardı. Fakat bu inşaat yarışında almanlar sulhte olduğundan daha fazla bir mesafe ile ingilizlerin gerisinde kalacaklardı. Alman deniz cephesi « Muharebe yap, fakat zayıf verme. », bu ne demekdir, diyordu. Resmi tarih kitaplarında görüldüğü üzere cephe buna « Geriden bir yeşil çuhali masa üzerinden verilme emir. » ismini veriyordu. Büyük harp gibi bir harla senelerce bir top atmadan yaşamak donanmadaki ateşin zümreyi için için kaynatıyordu. Bunlar milyonlarca para ve senelerce emek ile vücut

gelen alman bahriyesinin kara meşekdaşları lütfidun her köşesinde şerefle ölürken kendilerinin meskenet içinde beklemelelerinden büyük bir sızı duyuyorlardı. Bu deruni şikayetler o derece fazlalaştı ki nihayet bir gün artık limanlarda geceli gündüzlü nöbet bekliyerek ruhau ölmektense düşman karşısında şerefle ölmek fikrine kalbeldi.

Rahatsızlığı dolayısıyla hastane gemisine çıkmış bulunan eski erkânıharbiyei bahriye reisi ve yeni açık deniz filosu başkumandanı amiral V. Pol'un kapısını bir gün Kaiser zırlısı kumandanı miralay V. Trotha vurdu ve içeri girdi. « Excellence » dedi; « Bütün alman donanması mensupları artık limanlarda geçen bu meskenetten bıkmış ve bu meskenete büsbütün teslim olup ölmektense düşman karşısına çıkıp ne pahasına olursa olsun çarpışarak şerefle ölmeğe karar vermiştir. Bu gün artık açık deniz donanması sevk ve idaresine karşı donanmanın hiç bir itimadı kalmamıştır. »

Amiral V. Pol bu muhavereden çok geçmeden ölmüştür. Bilâhare filo erkânıharp reisi olan V. Trothanın bu ağır ittihamının amiralin ahvali sıhhiyesine fazla tesir ettiğini söyleyen zabıtlar vardır.

Nihayet 1916 senesi II. Kânun ayının 18 inde taarruzi fikirlerle dost ve düşman memleketlerde şahsiyeti tebarüz etmiş olan II. filo kumandanı amiral Scheer alman açık deniz filosu başkumandanı oldu ve forsunu « Friedrich der Grosse » zırhlısına çekti. Bu sırada Wilhelmshaveni ziyarete gelen imparatorla yeni donanma kumandanı görüştü. İmparatoru taarruzi harekâta, imale etmek veya daha doğrusu herhangi bir şekle imale etmek pek âlâ mümkündü. Amiral Scheer ilk iş olarak harekât emrinde bir serbesti salâhiyeti aldı. İmparator « Büyük zayıf vermeden düşündüğünüz harekâta ıcrâ ediniz » dedi ve bilâhare karargâhı umumuden şu emri gönderdi.

1916 senesi alman harekâti harbiye emri

« A ) Düşmanla talüvevi ve sevkilcevşi vaziyet ateyhe olduğu zaman kesilebilecek bir muharebeyi kabul ediniz. »

« B ) Donanmanın tam tertip ortaya atılması umumî hareketin gidişine göre bizzat tarafından emir verilinceye kadar tahir edilecektir. »

Bu emir de yine donanmaya istediği serbestiyi vermiyordu. Fakat amiral Scheer zayıflı goze almaksızın hiç bir günâ hareket yapılamaz dedi ve büyük donanmayı faaliyete getirdi.

Amiral Scheer'in komandanlığına geçtiği ve alman donanmasının yanı bir enerji ile harekete başladığı günden dört ay sonra Skagerrak muharebesi vukua gelmiştir.

Amiral Scheer ile miralay V. Trolha ve miralay V. Levitzow dan mürekkep erkânıharbiyesinin Şimaldenizi harp sevk ve idaresine ait hazırladıkları plânların esası yine zayıf bir bahriyanın kuvvetli ve hâkim bir bahriye karşısındaki plân ve düşüncelerini göstermesi itibarile mübîn ve enjeresandır. Alman resmi harp tarîhinden bunları imlâsaten alıyorum :

Amiral ve erkânıharbiyesi 916 deniz vaziyetini şöyle görüyor :

A ) Bugünkü kuvvet nisbeti ( 23/16 ) ; bizim İngiliz ana kuvvetile kat'i neticeli bir muharebe yapmağımızın imkânsuz bırakıyor. Bu sebeple harp sevk ve idare gelişimizde düşmanın heri kat'i neticeli bir muharebeye icbar etmesine meydan verilmeyecektir.

B ) Düşman üzerine yapılacak olan plânlı hareketler ve daimi tesirlerle onu gizlenmiş olduğu ve daima beklemekte bulunduğu köşeden muayyen bir kısım kuvvetle dışarıya uğratmağa ve bastırmağa çalışılacaktır. Düşmanın bizimle bîlkayas daha fazla hassas tarafları olması ve bizim bu vadide mütearrız olup inisiyativ'i elde bulundurmabğimiz bize bir avance olacaktır.

Bu maksadı elde etmek için yapılacak hareket :

- 1 — Denizaltı gemilerle ticaret harbi yapmak.
- 2 — Mayın harbi yapmak.
- 3 — Şimalde ticaret harbi yapmak.
- 4 — Hava harbi yapmak.
- 5 — Açık deniz filosu akınlarla daimi faaliyet.

Bu mühtelif hareket müferrerî olmayıp uygun combinationlarla tevhit edilecekti. Hindenburg ve Ludendorff'un yekdiğerini

ikmal eden şahsiyetleri gibi alman açık deniz donanmasında Scheer ve Trolhanın characterleri de yekdiğerini itmam ediyordu. Elda iki senelik bir harp tecrübesi vardı. Donanma erkânıharbiyesi bu ruh ile esasatı çizilen program dahilinde müteaddit hareket plânları tertip etti ve birliklere dağıttı.

Hava ahvaline ay, gün, şartlarına ve diğer askeri vaziyetlere uygun olan hangisi ise bu hareket donanma komandanı tarafından lüzumu halinde bir parula ile birliklere verilecek ve derhal o numaralı hareket üzerinde faaliyete geçilecekti.

1916 senesi mart ayından itibaren alman açık deniz filosu, yeni bir idarenin mabsulu olan bu tarruzî faaliyete başladı.

Almanları her vaziyette bırakarak şimdi İngiliz sevk ve idaresine ve İngiliz başkomandanının elindeki hareket emrine geçiyorum. Evvelâ şunu arzedeğim ki arkadaşların sabrını fazla müstimal etmemek için bu bahsı kısa keseceğimi.

İngiliz donanması :

19 uncu asrın başından itibaren denizlere hâkim olan İngiliz deniz siyasatının hedefi; kendisinden sonra gelen iki deniz devletinin malik olduğu deniz kuvvetine muadil bir kuvvete sahip olmak olmuştur. Amerikan, Fransız bahriyelerinin ve sonra Alman, Japon denizciliğinin vücut bulması ile İngiltere bu düşüncesini takibe imkân göremedi. Bu defa iki devlete denk değil de yalnız en kuvvetli bahriyeye malik olarak kalmak iddiasını takibe karar verdi. Büyük harpten sonra hattâ diğer büyük deniz devletleriyle beraberliğe rıza gösterdi. İngiltere kendi denizlerini değil dünya denizlerini müdafaaya muktedir bir bahriyeye sahip olmak zaruretiini duyuyordu.

1900 senesine kadar İngiliz deniz inşaatının hedefi Fransa'ya müteveccihli. İngiliz deniz kuvvetlerinin sıklet merkez Akdeniz de bulunuyordu. 1900 senesinden sonra İngiliz inşaatı genç alman deniz inşaatına teveccüh etti. Ve İngiliz deniz kuvvetlerinin sıklet merkez Akdeniz den Atlas Okyanusu na ve oradan kanala ve Şimaldenizine çıktı.

1913 senesine kadar İngilizler oynadıkları harp oyunlarında ve esas üs olarak kendilerine intihap edip bütçelerine bu husus



için tahsisat koyarak hazırladıkları yerler arasında Orkney adalarındaki **Scapa Flow** gibi uzak bir üssü sokmamışlardı. İngilizler esas üs olarak Firth of Forth de Rosyth ve Firth of Morey de Geomaru limanlarını hazırlamışlardı. Fakat bu son iki limanın cenupia olmaları, alman deniz kuvvetleri tesirine daha yakın bulunmaları düşünülerek hazırlanmış olmaları bir çok tehlikeleri cailp olmasına rağmen Scapayı uzaktır diye üs olarak seçtiler. Almanlar büyük harbin başından uzun bir zaman sonra kadar İngiliz donanmasının yerini keşfedemediler. Çünkü Scapa gibi istilazatı düşünülüp ikmal edilmiş bir liman ve böyle uzak bir abluka almanlarca hiç ümit edilmiyordu.

Filhakika İngiliz başkumandanı sevkulceyşi rüchasına güvencerecek Scapaya gitti. Fakat askeri emniyet ve müdafaa tertipleri noksan olan bu limanda yatmak ta müşküldü. Pek ala biliriz ki deniz üssü; donanmanın kıfayetiinin azaldığı ve donanma bûsbûten aze girdiği bir zamanda donanmayı alır, onu takviye eder ve tekrar ona eski keskinlik ve müessiriyetini verir. Donanma üsse kömür almak; mürettebatı dinlendirmek, ufak tefek arızalarını bitirmek ve ilâ . . . için girer. Bu sebeple üs kâfi emniyet ve müdafaa kuvvetlerini haiz ve ikmal vasıtalarına malik olmak lazımdır. Bunlardan mahrum olan Scapa Flow da bütün İngiliz ana vatan filosunun mes'uliyetini sırtına almış olan amiral Jellicoe Scapa hazırlanmaya kadar bir çok geceler uyuyamamış ve gemilerini alıp bir yanlış alarm yüzünden denizlere açılmıştır. İngiliz filosu muharebeye hazır olmakla beraber İngiliz ana üssü hazır değildi. Almanların harbin başında taarruzi hareket atmelerini tenkittteki hikmeti; adedi gemi mukayeseleri kadar İngilizlerin bu üs hazırlığındaki noksanından ileri gelmektedir.

Amiral Jellicoe ana vatan filosunu büyük harbin hemen başında teslim almıştı. Erkânıharbiye değişikliği; donanma, filo emirleri tadilatı ve başkumandanı donanmayı tamamen avnen içine alması hususu; bir zaman meselesi idi. Alman donanmasının harbin başında bu İngiliz emri kumandasındaki tebeddülün doğurduğu ılları ve ruh tahavvülünden istifade edemeyişi ayrıca bir alman kaybı olarak gösterilmektedir.

İngiliz bahri ricali harpten sonraki eserlerinde büyük harbin başında İngiliz ana filosunun kumanda tebeddülünden; üs hazırlığı noksanından; gemilerdeki arızalardan pek büyük bir tehlike içinde yaşadığını almanların teşebbüs fikrinden, cöretten mahrum olmaları dolayısıyla İngilizlerin bu tehlikeden kurtulmuş olduklarını söylerler.

Amiral Jellicoe non olındaki hareketi harbiye emri:

1 — Düşman ithalat ve ihracatını, düşmanın bitaraftarla olan alakasını her vasıta ile ızzar ediniz.

2 — Bütün harp sahalarına gelip gidecek askeri nakliyatımıza vaki düşman taarruzlarına mâni olunuz.

3 — Üstün kuvvetle almanları açık denizde muharebeye icbar ediniz. Düşmanla üslerden uzak iken şartlar lehimize olduğu takdirde muharebeyi kabul ediniz.

Zafer donanmamızın haizi ehemmiyet bir surette hasafile olacaksa şayanı arzu değildir.

Bu emir de görülüyor ki tedafü bir emirdir. Maahaza alman tedafü ile İngiliz tedafü arasında büyük bir fark vardı. Bu tedafü ile İngiltere bahihazarı idame etmiş oluyordu. Halihazır İngiliz hakimiyeti demektir. Bu hakimiyeti kırmaya matuf hamleler alman donanmasına düşen vazifelerdi. İngilizler evvelce söylediğimiz gibi almanların bütün hesapları tûlafına yalan değil uzak abluka sistemini kabul ile sevkulceyşi tedafü harp şeklini intihap etmişlerdi. Bir kısım hafif kuvvetlerle Manş kanalı; ana filo ile Norveç - Sbetland ( Şetland ) geçidini kontrola karar vermişlerdi.

Alman neşriyatının bu vadiye bir iddiası vardır. Interessant olması itibarile arzedeceğim.

913 - 914 senesi kışında alman Erkânıbahriyesi bir harp oyunu oynamıştır. Bu oyunda İngiliz kuvvetlerini idare eden alman zabiti İngiliz kuvvetlerini Thames ( Taymis ) ağzında hattâ Firth of Forth de kaldıkça alman küçük deniz kuvvetlerinin bas-kunlarına uğriyacağını hesap etmiş ve büyük İngiliz filosunu daha şimala Scapa Flow ya çekmiştir. Buradan Almanya'yı emniyetle tazyik altına koyabileceğini ve alman filosunun kanala

vaki bütün hareketlerinde onların gerisine düşebileceğini iddia etmiştir.

Harp oyunundaki İngiliz filosu komandanı Alman zabitanın bu fikrine karşı Alman Erkânıharbiyesi daha ziyade lütfi bir mütalea ile muhalefet etti.

Scapa Flow ya çekilmek İngiliz deniz harp sevk ve idaresi için sevkulceyşi tedafide kalmak olacaktı. Muhteşem İngiliz donanması tarfı misallere göre Passive bir vaziyette kalamazdı. Uzak abluka İngiliz umumî fikri üzerinde herhalde aks tesir yapacaktı. En büyük donanmaya malik olmak sonra da Alman akınlarına karşı müdafaa kalmak umumî fikrini kabul edemeyeceği bir hareket olurdu.

Alman istihbarat hizmetinin sultânı elde ettiği İngiliz harp oyunlarında Borkum, veya Sylt adalarının işgal edilmesi ve Alman korfuzuna yakın abluka konulduğu öğrenilmişti. Alman deniz kuvvetini baskınlarla ezmek ve onları limanlarında boğmak için yakın abluka yapmak lazımdı.

Alman Erkânıharbiyesinin İngiliz donanması tarafı satvet ve azametle karşısında nasıl bir hayran ve intizar içinde kaldığını bu mütalealar meydana koymaktadır.

Almanların 913 - 914 senesi kışında oynadıkları bu harp oyunu neticesi İngilizlerin Intelligence Service'ne gizli kalamazdı. Alman askeri neşriyatının iddiasına göre bu oyun İngiliz fikirlerini uzak abluka üzerinde işlemeye sevk etmiştir.

Amiral Jellicoe'nun düşünceleri :

« Büyük işler büyük tehlikeleri göze almakla kabildir. » diyen ve yüz sene evvel Trafalgar'da (27) gemi ile (37) gemiye karşı bir kan muharebesi yapıp İngilizlere deniz hakimiyetini alan Nelson yanında Jellicoe'nun tabiiye fikirleri başka merkezde idi. Jellicoe 914 - 1. Teşrin de yani harbin başından iki ay sonra admiralıya gönderdiği bir yazıda :

« Almanlar en ziyade denizaltı gemileri ve torpitobatlarına güvenmektedirler. Eğer iki donanma karşılaşsa Almanlar bu silâhlarıdaki üstünlüklerine güvenerek bunlardan istifadeye çalışacaklardır. Binaenaleyh tabiiyemizde bu Alman düşünceğine mahkûm olmamıza çalışmalıyız. Alman donanması şa-

dâf de onun davet ettiği istikamete gidemeyiz. Çünkü bu harekette bazı düşman mayınları ve denizaltı gemileri hattın üzerine çekilir. Evet düşman üstüne gidemeyiz. Bu takdirde muharebeden çekiliyormuş gibi bir his ve fikir hâsıl olur. İngiliz zabit ve neferlerinin hislerine mugayir olan bu hal yeni ve tecrübe edilmemiş silâh ve harp usulleri karşısında büyük İngiliz donanmasının emniyeti gözünden kaybolur. »

Görülüyork Amiral Jellicoe harekât harbiye emrinin - deniz yollarını ve nakliyatını emniyete almak ve ağır ziyatsız zafer vadetmeyen bir muharebeyi kabul etmeyiniz - diyen maddelerini tamamen benimsemişti.

Artık Skagerrak muharebesine başlamak üzere dimağlarda kâfi bir zemin ihzar edilmiştir. Bu zemin üzerindeki son intibâh şöyle bağlamak isterim.

Büyük harp içinde Alman istihbarat hizmeti İngiliz Intelligence Service'i yanında çok genç ve iştîdâtlı kalmıştır. Askerî harekât üzerinde haber alma işlerinin oynadığı mühim rol hepimizin malûmudur. 914 senesinde Baltık denizinde batan Magdeburg uyarındaki bir Alman kruvazöründeki şifre, matrem kitaplar işaret kitapları ruslar vasıtasıyla İngilizlerin eline geçmiştir. İngilizler bundan fevkalâde istifade etmişlerdir. Sonra bir ikincisi 915 senesinde İngiliz tesis tekniği Almanlardan çok ilerdedir. İngilizler bu tarikle doğru olarak telsiz karterizi yapmaktadırlar. 916 senesinde ise İngiliz Admiralitesi Almanların bütün telsizlerini alıyor. (2-3) saat zarfında deşifre ediyor ve amiral Jellicoe'ya ulaştırıyordu. Alman donanması ne zaman denize çıksa daima denizde bir İngiliz kuvvetiyle karşılaşır. Binaenaleyh görülüyorki Smalderizi masasında Alman deniz başkomandanı ile İngiliz deniz başkomandanı arasında oynanan bu mülliş kağıt oyununda İngiliz, Almanın elini görüyor ve ona göre kâğıt çıkıyordu.

## II

### Skagerrak muharebesi

Muharebeyi üç başlık altında tetkik edeceğiz.

a ) Kaşif kuvvetlerinin karşılaşması.

- b ) Ana kuvvetlerin karşılaşması.
- c ) Geni çarpışmaları. Ve I - Haziran - 916 salıhtı.
- n ) Keşif kuvvetlerinin çarpışması.

a ) Alman kuvvetleri. Amiral Scheer'in Erkânharbiyesi ile gizli program dahilinde mürettep hareketi peydaşpay yapıyordu. Muhtelif hareket planları ve emirleri arasında İngilizlere sahillerinde Sunderland istikânnatı liman ve tesisatı ve fabrikaları bombardıman etmek üzere bir hareket planı ve bundan başka bir de Skagerrak boğazında ticaret harbi yapmak üzere hazırlanmış diğer bir hareket planı ve emri vardı.

Hazırlanan bu planlarda iki senelik bir harp tecrübesinden alınan dersler de göz önünde tutulmuştu. Harekatta denizaltı gemilerinden, hava gemilerinden bütün muharebe vasıtalarından bir arada bir hareket içinde birbirini tamamlayıcı şekilde istifadeler düşünüldü tertipler yapılmıştı.

Sunderland için tertip olunan hareketin esası şu idi:

I. 15 - Mayıs - 916 da alman denizaltı gemileri İngiliz üsleri önünde mevki almak üzere alman sahillerinden hareket edecekler ve 23 - mayısta mevkiilerini almış bulunacaklardı. Bu aldıkları bekleme mevkiilerinde 1 - Hazirana kadar kalacaklardı. ( Skagerrak muharebesinin 31 - mayısta olduğunu istikrâten arz ederim. )

Denizaltı gemilerine verilen vazife şu idi:

a ) Liman ağzlarında bekleme mevki almak ve hücum fırsatları kollayıp istifade etmek.

b ) İngiliz deniz kuvvetlerini gözetleyip keşif raporu vermek.

Denizaltı gemileri bu emir mucibince 15 - Mayıs - 916 da harekete geçtiler. Böylece mayısın 15'inde Sunderland hareketine bağlanmış oldu. ( Kroki - I ) da denizaltı gemilerinin seyir yolları gösterilmiştir.

II. Hava gemileri bu taarruz için mümkün olduğu kadar geniş makyasta keşif yapacaklardı.

III. Muharebe kruvazörleri ana kuvvetin desteği ile İngiliz sahillerini bombardıman edeceklerdi.

İngiliz sahillerine alman filosunun bu ilk akını değildi. Yıllarca senedenberi İngiliz sahillerine düşman mermisi düşmüştü. Büyük harpta alman mermilerini gören hassas İngiliz milletin fikir ve hisleri son derece karışmıştı. Malumdur ki İngiliz halkı şark milletleri gibi harbin ıstırap ve dehşetile uğrunmuş ve bu aşığı kanıksamış bir millet değildi.

Arzettiğim veçhile Sunderland hareketine denizaltı gemilerin hareketleriyle başlamış oldu. Fakat mayısın son haftasında havalar fenalaştı. Hava kumandanlığı hiçbir hava gemisinin uçamayacağını bildirdi. Halbuki Sunderland hareketi için hava keşfine son derecede lüzum vardı.

29 - Mayıs salıhtı oldu. Alman açıkdeniz başkumandanlığı henüz Sunderland hareketinden vazgeçmemişti. Bu olmadığı takdirde Skagerrak boğazındaki ticaret harbine kararını değiştirmek niyetinde idi.

Deniz hareketleri sırasında akm ve iradenin bütün şiddetine rağmen havanın ve tabiatın esiri olmaktan kurtulmak mümkün değildi. Hava rüşatları 30, 31 mayıs günlerini de fena hava olarak tahmin ediliyordu. Denizaltı gemileri 31 mayıstan sonra emir mucibince liman önlerinden ayrılmış bulunacaklardı. Onların onbeş günü geçen fırtınalı ve müsaıt olmayan havalarda düşman tesiri altındaki tarassutlarını daha fazla muatmak fâidesiz olurdu. Esasen denizaltı gemilerinin o zamanki kıfayyetleri kendilerinden bu talebi yapmayı hemen hemen fazla bulacaktı.

Amiral için tasavvurunu değiştirmekten başka bu vaziyette yapacak hareket yoktu. Scheer tasavvurunu değiştirdi.

30 - Mayıs - 916 saat 15,00 ta telâzle bütün alman deniz birliklerine 31 - Mayıs - GG numara 2490 parolasını verdi.

Bu parola Skagerrak boğazına akın planını emreliyordu. Bu planın esası şu idi:

I. 30 - 31 mayısta Flander de bulunan bütün denizaltı gemileri, denize açılacaklardı. Almanların Şimaldenizinde yapacakları hareket üzerine denizi açılan birlikleri avlayacaklardı.

II. 31 - Mayıs - 916 da alman açıkdeniz filosunun keşif kuvveti olan muharebe kruvazör filosu, Norveç sahillerinde



görünmek ve orada ticaret harbi yapmak üzere hareket edecek ve düşman maden kuvvetlerini imha ve üstün kuvvetlerini alman ana kuvveti üstüne geçecektir.

Bu ağır kruvazör filosuna komanda eden ve ileride görüleceği ve hile muharebesinin en ağır yükünü sırtında taşıyan Bayernli amiral; alman askerliğinin temsali ve azimkar bir muharebeye. En gürzde alman mürettebatının donattığı en gürzde alman inşaatını temsil eden muharebe kruvazörleriyle 31 - Mayıs - 916 saat 02,00 de mübennüm hava raporunu bekletmeden Yade den denize açıldı.

III. Alman ana kuvveti amiral Hipper kuvvetinden bir gün sonra 1 - Haziran - 916 da denize çıkacaktır; böylece alman keşif kuvvetleriyle alman ana kuvveti arasında bir günlük bir mesafe bulunacaktır.

Hava keşif raporlarından istifade edilemediğine göre keşif ve ana kuvvetleri arasında bu kadar bir mesafe aşmak büyük bir hata olurdu. İki kuvvet arasındaki tabiiyet muhat kaybolmıyordu. Amiral Scheer son dakikada harekât plânındaki tahriri şekilden rücu etti. Bu plân hal şartlarına uymaması lüzumulu gördü. Ve tahriri emrine rağmen amiral Hipper bu hareketinden bir buçuk saat sonra 30 - mayıs saat 03,30 da denize açıldı.

Filoların umumî geliş istikameti ( kroki - 1 ) den görülmektedir. Seyir ve emniyet teşkili ise ( kroki - 1 ile kroki - 1 D ) den görülebilir.

b ) İngiliz kuvvetleri: Amiral Scheer'in alman donanması başına geçtikten sonra göstermiş olduğu faaliyet ve akınlar bilhassa bu Skagerrak akınından bir ay evvelki 25 - Nisan - 916'daki Lowestof muntakasına tertip olunan bombardıman İngiliz elfkârı umumîyesinde derin akisler yapmıştı.

İngiliz habriye nazırı M. Balfour alehî bir beyanatında alman donanmasının tekrar İngiliz sahillerinde görüldüğü takdirde cezasız bırakılmayacağını umuma ilân etti. Diğer taraftan İngiliz sevk ve idaresini; ruslar tazyik ve almanlara karşı bir hareket talep ediyordu.

Bu tesirler altında amiral Jellicoe, Mayıs - 916 nu son haftasında veya teahhüdüne göre haziran başında yapılmak üzere şöyle bir plân hazırladı:

I. Bir hafif kruvazör filosu: bir muharebe kruvazör filosu ve bunları geriden himaye etmek üzere bir muharebe filosu Skagerrak boğazında görünecek ve hattâ Baltıca doğru geçerek bu suretle almanları denize açılmaya sevkedecekti. Bu sırada Jellicoe bütün kuvvetile Horns Riff de bulunacaktı. ( Kroki - 1 )

II. İngiliz denizaltı gemileri alman körfezinde gözetleme vazifesi almak üzere mayısın son haftasında İngiliz himanlarından ayrılacaklardı.

III. İngiliz tayyareleri hava keşfi yapacaklardı.

Görüldüğü ki amiral Scheer, amiral Jellicoe hemem hemem aynı sevkülceyi hareket düşünmüşlerdi. Tesadüf bu aynı hedefli hareketi aynı günlere getirmişti. İler iki amiral harp senelerinden aynı dersi çıkarmışlardı. Fakat iki tarafında yekdiğerlerinin hazırlık ve hareketlerinden son dakikaya kadar haberleri yoktu.

İki amiralin plânları arasında şu fark vardı:

a ) Jellicoe daha emniyetli davranmıştır. Admiraltı İngiltere'nin hayalini Jellicoe ya emniyet almıştır. Ve filhakikâ emniyet Jellicoe'nun en karakteristik bir vasfıdır. Amiral Skagerrak'a giden İngiliz muharebe kruvazörlerine destek olmak üzere ayrıya bir muharebe filosu katmıştır.

Scheer ise amiral Hipper'in, keşif kuvvetlerini arkasından hemem hareket etmeseydi alman donanmasına bir felâket getirerek kadar fazla cüretkâr olacaktı.

b ) Jellicoe denizaltı gemilerine bu harekâta yalnız tarasut vazifesi vermiştir. 1 - haziran tarihine kadar kendilerini gizli tutmaları için de ayrıca talimat vermiştir. Bu suretle amiral esas maksadının, baskın tesirinin gizli bırakılmasını düşünmüştür.

Scheer'in denizaltı gemileri ise 23 - mayıstan itibaren hücum fırsatlarını kollamak emrini almışlardı. Bu sebeptendir ki mayısın 30 uncu gününe kadar bir çok kereler kendilerini göstermişlerdir.

Bu gizleyiş ve görünüş ana harekâtı ifşa gözünden İngiliz düşüncesini doğru gösteriyor.

c.) Amiral Scheer kendi denizaltı gemilerinin beklenme müddeti sonuna erdiğinden İngiliz limanları önünde bulunan bu gemiler artık yerlerini terk edeceklerinden amiral Jellicoe dan bir gün evvel denize çıkmıştır. Binnetice tertip itibarile yekdiğerine mutabik olan iki planın çarpışmasında Jellicoe bir adım geride kalmıştır.

30 Mayıs saat 15 te amiral Scheer'in alman deniz birliklerine verdiği « 31 Mayıs G.G. 2490 » telsiz parolasını İngiliz Admıraltı diğer muharebeler gibi Jellicoe ya bildirdi. « Almanlar 31 mayısta denize çıkacaklar » dedi. Bunun üzerine Jellicoe artık kendi planının tatbikini değil Scheer'in planına mukabeleyi zaruri gördü. İngiliz topraklarını bir daha bombalamayı ettirmek veya kanalı taarruza imkân vermek İngiliz bahriyesi için pek ağır olurdu. Scheer mutaarrız olma initiative almanlara geçti. Fakat İngiliz birlikleri sahneye daha evvel çıkmışlardır. İngiliz istihbarat, hazırlık, ikmal ve talim ve terbiye işleri her türlü takdirin üstündedir.

Amiral Jellicoe; gerek alman denizaltı gemilerinin bir haftadanberi kendi limanları önünde görülmesinden ve gerek admiralının ikazından ( 31 Mayıs ) günü almanların bir deniz hareketi yapacaklarını anlamış fakat küçük veya büyük bir hareketin ne mikyasta olacağını bittabî kestirememiştir. Belki almanlar denizaltı gemilerini limanlar önünde gösterip te ana kuvvetlerle kanalda görüneceklerdi. Amiral Jellicoe derhal emirlerini dağıttı ve İngiliz deniz birliklerinde şu hareketler oldu:

Umumi hareketler ( K. 1 ) den ve ana kuvvet ile keşif kuvvetinin seyir ve emniyet teşkilatı ( K. 1 - e ) ve ( K. 1 - f ) den takip edilebilir.

I. Harwichde bulunan komodor Tyrwhitt kuvvetleri her an harekete hazır bulunsacaklardı. ( 5 - Hf. Krz. 2 - Rehber bot. 17 - Mhrp. ve Dz. Altı gemileri ).

II. Firth of Forth da bulunan amiral Beatty kuvvetleri 30 Mayıs saat 11 de denize açılacaklardı.

Amiral Hipper'in karşısında İngiliz keşif kuvvetleri kumandanı olarak en kuvvetli kruvazörlerin başında amiral Beatty

bulunuyordu. Amiral Büyük harpte karada ve denizde çarpışan general ve amirallerin en genci idi. Kendisi « 38 » yaşında amiral olmuştu. Enerji ve cûretin timsali bir kumandandı. Amiral Beatty alman keşif kuvvetleri kumandanı çetin alman amiralinin karşısına İngilizlerin çıkaraacağı en uygun kumandandı. ( 6 - muharebe Krz. 2 - Hf. Krz. Filosu, 2 - muhrup Flt. ve 4 - Queen Elizabeth sınıfı zırhlı ).

III. Firth of Morev de amiral Jerram kuvvetleri 30 Mayıs saat 23 te denize açılacaklardı.

IV. Scapa Flow dan amiral Jellicoe kuvvetleri 30 Mayıs saat 22,30 da limanı terk edeceklerdi.

Amiral Jellicoe nun bu muazzam kuvvati - ki küçük büyük 151 parça gemidir - iki parola ile denize açıldı:

« Stim kaldırınız. . . . Randevu noktasında bulununuz. »

Tasavvur edilmelidir ki bu ani bir alman hareketini karşılamak üzere bir çıkıştır. Bu muazzam mekânıma; yüz ellibir parça gemi geceleyin hiç bir arıza göstermeden liman ve geçitlerden açık denize çıkmış ve teşkilatını alıp emir mucibiince yola düzülmüştür. Denizin, karanlığın ve düşman denizaltı tehlikelerinin bulunduğu bir sahada geminin, seyir ve manevranın, lallâ girme ve teşkilât alma ve ilâ. gibi deniz vasıta ve kuvvetlerinin hususiyetlerini bilenler için bu İngiliz kıfayetini tekrar takdir ile yad etmek fazla olmayacaktır. İngiliz talim ve terbiyesinin yüksekliğiyle beraber kömür, yağ, su vesaire gibi geri işlerinin hazırlık ve işleyiş mükemmeliyeti de bilhassa üzerinde terakkül edilecek bir meseledir. Cepheler daima gerilerinin kuvvati derecesinde canlı ve keskin oluyorlar.

Rakip donanmalar:

30 - Mayıs - 1916 gününün son saatlarında denize açılan iki rakip donanma dünya tarihünün deniz kuvvetlerinde görülmiyen ve bugün dahi mevcut olmayan bir azamet ve kudreti temsil ediyordu.

Alman donanması adet, sırat ve top kuvveti itibarile İngiliz donanmasıyla mukayese edilemezdi. Bu mukayeseyi ( K. 1 g ) birlikte yapalım:

Almanlar	İngilizler
16 . . . . . Dreadnought . . . . .	28
06 . . . . . Zırhlı . . . . .	—
03 . . . . . Muharebe Krz. . . . .	09
11 . . . . . Krz. . . . .	36
61 . . . . . Mhrp. veya Torpbt. . . . .	78

Altı eski alman zırhlısının; ana kuvvetlerin garpışmasında esaslı hiç bir kıymeti yoktur. İngiliz komandan ve neşriyatı da bu kanaattedir.

Kruvazörler toptan bir kalemde gösterilmiştir. Bazı eserlerde alman torpitobotlarının adedi 77 gösterilmekte ise de alman resmi tarihi 61 göstermiştir.

#### Sürat :

Amiral Scheer donanmasının en seri zırhlıları 21 mil yapıyor. Fakat eski zırhlılar dolayısıyla bu donanma bu sürati yapmamaktadır. Eski zırhlıların sürati 16 mil olduğundan alman donanması bu yolsuz gemilerin süratine uymak mecburiyetinde idi. Bu sebeple alman donanmasının vasatı tabiiye sürati 16 mildir.

Amiral Jellicoe donanmasındaki en yolsuz gemiler 20 mil gidiyordu. Bu donanma içerisinde 24 - 25 mil giden ve 38 s/m lik top taşıyan gemiler vardı. Bu sebeple İngiliz batınım vasatı tabiiye sürati 20 mildir.

#### Top :

Almanlar	İngilizler
Adet	Adet
100 . . . . . 28 s/m . . . . .	—
144 . . . . . 30.5 " . . . . .	010
— . . . . . 34.6 " . . . . .	142
— . . . . . 38 " . . . . .	048

#### Borda ateşi :

Almanlar : 85 ton. İngilizler : 177 ton

#### Torpito :

Almanlar : 362 adet 45 s/m	İngilizler : 382 adet 53 s/m
87 " 53 "	075 " 45 "
449 adet	457 adet.

Alman donanmasının sürat ve top cihetile İngilizlerden bir hayli zayıf ve torpito silâhı itibarile denk vaziyette olduğunu görüyoruz.

#### Komandanlar :

Alman donanması başkomandanı amiral Scheer 1863 te doğmuş ve Skagerrak da alman donanmasına komanda ettiği sırada (53) yaşında bulunuyordu. Komaronda kara muharebelerine girmiş. filo arkamlıarp reisliği yapmış ve filo komandanlığında bulunmuştur.

Alman bahri ricatî donanmayı gövde tutmak ve taarruzı kullanmak isteyenler şeklinde ikiye ayrılmıştı. Amiral Scheer donanmayı taarruzı kullanmak isteyenlerin en ilersinde idi. Kendisi bu taarruzî hareketler arasında aynı zamanda şartsız kayıtsız denizaltı gemileri harbi yaptırmak fikrinde idi. Dost düşman içinde azim, şiddet ve taarruzî fikir ve hareketlerle maruftu.

İngiliz donanması başkomandanı amiral Jellicoe 1859 da doğmuş ve Skagerrak ta İngiliz kuvvetlerine komanda ederken 57 yaşında bulunuyordu. Mektep sıralarından itibaren zabıtlık hayatındaki korlara kadar bütün tahsil devirlerinde büyük muvaffakiyetler göstermiştir. Kendisi topçu mesleğinden yemiş nazariyatta, tecrübe ve vasıtalara olan merakını donanma başkomandanlığına kadar muhafaza etmiştir. Jellicoe nin şahsiyetinde hesabi olmak, pergel ve rakamla geniş bir emniyet amsali içinde çalışmayı ibiyat olarak benimseyen bir hususiyet göze çarpar.

Skagerrak da amiral Jellicoe elinde bulunan donanma dünya tarihinde hiç bir devlete ve hiç bir komandana nasip olunamış büyük bir kudret ve ihtisamı temsil ediyordu.

31 - Mayıs günü Alman - İngiliz kuvvetleri Şimaldenizi ortalarına doğru ilerliyorlar, her iki taraf günü grupuna doğru yekdiğerile çarpışacağından bir kızılca kıyametle gök ve denizin sarışacağından dünya deniz harp tarihinde münisiz saatler yaşanacağından habersiz birbirine yaklaşıyorlar.

Hava rasat tabminleri hılasına portak ve sakinli.

Artık muharebe başlamak üzere olduğundan burada saatlerin dikkatle takibine lüzum vardır.



31 - Mayıs günü rüyet: Şimaldenizinde değişiktir; alman körfezi ve şimal arzları pusludur. Alman körfezinden geçen zeppelinler görmüyor ve keza Jellicoe iyi görmüyor. Şimaldeniz ortalarında rüyet iyidir, batakım Beatty ve Hipper çok iyi görüyorlar.

31 - Mayıs günü saat 13,35 de ( Orta Avrupa saati ) İngiliz Admiraltısı yapmış olduğu telsiz karterizlerine göre amiral Scheer'in gemisinin 31 - mayıs saat 12 de limanda - Yada da - olduğunu amiral Jellicoe ya bildirdi. Hakikatte biz 31 - mayıs saat 12,00 de alman amiralinin denizde olduğunu biliyor ve görüyoruz. ( Kroki - 1 )

Bu hata nereden gelmişti ?

Amiral Scheer alman kara telsiz istasyonunu olan ( Norddeich )'in çağırma emile kendi kumandan gemisinin çağırma ismini bu defa denize çıkarken değiştirmiş, kendi gemisinin ismini kara istasyonuna vermiş ve onun ismini kendi gemisinin ismi olarak tanımıştı. İngilizlerin telsiz karteriz istasyonları alman kara telsiz istasyonunun verdiği bütün telsizleri alman ana gemisinin verdiği işaretler diye alıyor, ve hattabül Şüari limanda kabul ediyordu.

Amiral Jellicoe 31 - mayıs zavalında admiraltıdan aldığı bu haber ile büyük bir garışınmadan kalacaktı. Filoların bazı tüccar gemilerini muayene ederek limanlarına döndüklerine kail oldu. Bundan sonraki hadiseler üzerinde admiraltının bu yanlışlığının Jellicoe'un kararlarına müessir olduğunu ve admiraltı ihbarlarına karşı bir itimatlılık uyandırılmış olaride göreceğiz.

31 - Mayıs öğleden sonra daha iki saat hürsesiz geçti. Fakat artık her iki keşif kuvveti yekdiğerine tamamen yaklaştı.

Saat 15,15 de İngiliz muharebe kruvazör filosu ( keşif kuvveti ) kumandanı amiral Beatty ana kuvvetle buluşacakları mevkie gitmek üzere gemilerini şimala çevirdi. Bu sırada Beatty'nin hafif kruvazörlerinden yani İngiliz keşif kuvvetinin öncülerinden olan Galeata kruvazörü ofukta bir duman gördü. O tarafa bakarak edince bir tüccar gemisi ve iki yabancı harp

gemisine benzer tekne daha farketti. Bu gemilerin tüccar gemisi muayene eden düşman harp gemileri olduğunu çok geçmeden anladı.

Saat 15,20 de keşif kuvveti kumandanına derhal « Düşman görüldü. Düşman olduğu muhtemel iki kruvazör zenubu şarki istikametine seyrediyorlar. » işaretini verdi. Ve bir an sonra alman torpitoları üzerine ateş açtı. Bu gemiler fihakkı alman torpitoları idi, alman keşif kuvvetinin öncüsü idiler. Bir tüccar gemisini muayene ediyorlardı. Onlar da İngiliz kruvazörünü gördüler, ve rapor ettiler. Torpitoların gerisinde bulunan alman öncü kuvvetine dahil Elbing kruvazörü torpitolarını yama koştu ve İngilizlere mukabil ateşi açtı.

Muharebe başladı :

Öncü kuvvetler arasında ilk ateş 15,20 de İngilizler açmış oldu. Büyük Skagerrak muharebesinin ilk top sesleri : İngiliz alman keşif kuvvetleri kumandanlarının kulaklarında akıslar yaptı. Her ikisi ellerine aldıkları keşif raporlarından önce düşmanla teması vukuu hissettiler.

Keşif kuvvetleri öncülerinin temasında saat 15,30 da her iki düşman keşif kuvvetleri arasında 45 mil mesafe vardı. ( Kroki - 1 ).

Eğer bir tüccar gemisinin muayenesi olmazaydı amiral Beatty kuvvetleri döndükleri şimal ortasında randevu mevkie doğru seyrederlerdi. Ve amiral Hipper kuvvetleri de şimal rotasına yollarına devam edeceklerdi. İki kuvvet arasındaki temas rotalar müteakip olduğundan belki yine vukua gelecekti; fakat 15,30 da değil daha geç bir zamanda olacaktı. Bu takdirde vaziyet almanların son derece aleyhine yürüyese. Çünkü temas ne nisbette şimalde olursa o nisbette İngiliz ana kuvvetinin tesirine yakın bulunacaktır veya bir tüccar gemisi muayenesi alman öncüsünü daha şarka çekseydi belki iki düşman yekdiğerine tesaduf etmeyecek ve büyük Skagerrak vukua gelmeyecekti.

Deniz muharebelerinde ofukta hafif bir dumanın, bir ince dökünün, bir kalıme ile küçük bir tesadufun, nasıl büyük roller oynadığı hakkında bu bühâye canlı bir misaldür.

Öncülerin temasını müteakıp her iki keşif kuvveti yekdiğerini çeken miknafisi kuvvetler gibi döndüler ve top seslerinin geldiği istikamete teveccülü ettiler. Her iki kumandanın vazifesi aynı idi.

Amiral Hipper'in vazifesi tesadüf ettiği madün kuvvetleri imha ve üstün kuvvetleri ana kuvvet üzerine çekmek idi. Vaziyet henüz inkışaf etmemişti ve binasenaleyh top sesleri üzerine gitmesi tabii idi.

Amiral Beatty için de vaziyet aynı idi. Beatty işareti aldı ve seri bir kararla eski bir İngiliz tabiiyesine uyarak düşmanla onun ana yatan yolu arasına girmek üzere Horns Riff kanabna, canluşarkıye yol verdi.

İngiliz beşinci muharebe filosunun vaziyeti ve geri kalışı.

( Kroki - 2 ) den Hipper ve Beatty kuvvetlerinin yekdiğeri üzerine gelmekte olduğunu görüyoruz. Amiral Jellicoe'nun büyük bir ihtimamla ile keşif kuvvetlerini himayeve memur ettiği beşinci muharebe filosu İngiliz keşif kuvvetlerinin dörtbuçuk mil gerisinde geliyordu. Amiral Evan Thomas idaresinde bulunan bu filo bu vaziyette Beatty'nin yapacağı herhangi bir muharebeye derhal müdahale edecek vaziyette idi. Amiral Evan Thomas, Beatty kuvvetlerinin şimale döndükten sonra birdenbire muayyan program haricinde şimal yoluna devam etmeyip tekrar geriye dönüşlerine rağmen kendisi yoluna devam etti, ve randevu yerine gitmek üzere vaziyette bir tebeddül yokmuş gibi sekiz dakika müddetle şimale sevdetti. İşaretle aulasma gecikmesi veya bu filo kumandanının vaziyeti mübaleası neticesi İngiliz keşif kuvvetlerle bu kuvveti korumağa memur filo arasını bu sekiz dakikalık şimale gidiş on mil kadar açmış oldu.

Yüksek süratle hareket eden deniz birliklerinde dakikaların hayati bir rol oynadığını burada şimdi göreceğiz.

Bir sual?

Acaba amiral Beatty derhal top sesleri üzerine dönüp yüksek süratle seyre geçmeli mi idi? yoksa gerisinde bulunan himaye kuvvetinin vaziyeti ihata edip etmediğini tetkik ve kendisi ile beraber cenubu şarkıye dönmelerini beklemeli mi idi?

Filhakika Skagerrak boğazında başı boş olarak birkaç Alman torpibotunu dolaşamazdı; bunların gerisinde Almanların berhalde kuvvetleri vardı ve bir muharebe yoktu muhtemel idi. Bir muharebe için mümkün olduğu kadar fazla kuvvet toplamak ve düşmana darbeyi ayle vurmak gerekli. Böyle yapmanın cezasını amiral Beatty çekmişti. Fakat amiral, karşısında nihayet Alman keşif kuvvetlerini bekliyordu. Bu kuvvete karşı kendisi adeden üstün idi. Bir defa üstün iken iki defa üstün olmak için dakikalar kaçırılmazdı. Amiral Jellicoe'nun emniyetle hareket etmek prensibine karşı billassa cüret ve muharebeye olan aşk ve tehalükü ile tamlan amiral Beatty için bu zaman kaçırılmazdı. Büyük harbin başında 1914 kışlarında Dogger Bank civarında yine Alman - İngiliz keşif kuvvetleri karşılaşmıştı. O zaman amiral Beatty böyle bir dakika meselesi yüzünden hisman rakibi amiral Hipperi elinden kaçırmıştı. Takip muharebelerinde dakikaları büyük bir kıymetli vardı. Binasenaleyh Beatty'nin karar ve hareketi doğru kabul edilmek lazımgelir.

Himaye filosu kumandanı amiral Evan Thomasın geri kalışına gelince; resmi kayıtlar amiral Beatty'nin aldığı işaretin Evan Thomasa geç ulaştığını gösteriyor. Fakat amiral Evan Thomas için işaret ve randevu mevkine gidiş talimatı kadar ortada bir de hakikat sahnesi vardı. Amiral Beatty şimale döndükten sonra neden şimale gitmedi de tekrar cenuba döndü. Amiral Beatty Evan Thomasın rüyet sahası içersinde idi. Bu dönüşün derhal farkedilmemesi İngiliz işaretçiliği ve dönüşü derhal intihak edememenin de İngiliz kumandanı hakkında hoş bir intiba bırakmamaktadır.

Sekiz dakika sonra Evan Thomas vaziyete hakim oldu, döndü ve yüksek süratle Beatty'ye illihaka koştu. Lakin Alman - İngiliz keşif kuvvetlerinin yarım saat süren ilk kızgın cidalı haricinde kaldı. Beatty'ye yetiştii fakat Alman - İngiliz muharebe hattına azami menzilinde seyredebildi.

İngiliz - Alman keşif kuvveti öncülerinin temasından bir saat daha geçmiştir. Her iki keşif kuvveti yüksek süratle yekdiğerine yaklaşmışlardır.



Saat 16,20 de her iki amiral yekdiğerini 30.000 metreden fazla bir mesafe içinde gördüler ( Kroki - 2 ). Deniz muharebelerinde iki düşmanın birbirini evvel görmesi ve ilk ateşi açması son derece ehemmiyeti haizdir. Top mesafesini ilk tayın edip tesir ateşine geçmekte takaddümü eden taraf ekseriya topçu fışıklılığını tenune muvaffak olur. Alman kuvveti, İngiliz kuvvetini daha evvel görmüştür. Çünkü almanlar şark tarafta bulunuyorlardı. Oğleden sonra şark ufku garp ofkuna nazaran daha karanlıktı. Bu sebeple İngilizler daha loş bir ufka bakıyorlardı. İngilizler gemilerini baştan başa koyu kuruşniye boyanmışlardı. Alman gemilerinin ise üst kısmı açık kuruşniye tekne kısmı ise koyu kuruşni idi. Bu koyu boya ile tekneler ofka gömülmüş gibi idiler. Boyanma tarzının da; görme ve görünmeye müessir olduğu muhakkaktır. Görme zamanları arasında beş dakikalık bir fark vardır. Bunda belki ziya, ufuk ve boya meselesi kadar alman dümbüllerinin iyiliklerinin de tesiri olsa gerektir.

Amiral Hipper; Beatty kuvvetlerini görünce Dogger Bankta olduğu gibi büyük bir sürat ve maharetle derhal geri döndü. Ve limanına gidiyormuş gibi bir vol tuttu. ( Kroki - 2 a ) Bu sefer Amiral Beatty daha cennubi bir vaziyette kalmıştı. Coğrafi vaziyete bakılırsa Beatty amiral Hipper kat'ı bir muharebeye sokmadan vatanına salıvermiyecekti. Fakat Hipperin gittiği istikamet İngilizlerin limanda ferzettileri alman ana kuvvetinin istikameti idi.

Yekdiğerini gördükten sonra her iki filo yirmisekiz dakika ateş açmadan seyrettiler. Şimal derazının başka bir tarafında meselâ Jellicoe nin bulunduğu arzılarda göz erimi büyük topların azami menzillerinden az iken burada top menzillerinden fazla idi. Her iki tarafın mesafe aletleri, ateş manzurları hammalı bir surette çalışıyor ve hesaplar yapıyordu. Her iki taraf mürettebatının asalı son derece zerilmiştir. Kulaklar patlayacak ilk ağır top sesini bekliyordu.

Saat 16,48 de amiral Hipperin üç gemisi 16000 ve art gemisi 15400 metre mesafeden ateş açtılar. Amiral Beatty nin de menzili müsaitti. Fakat o ateş açmadı. Keşif kuvvetlerinin ilk ateşini nöccillerde olduğunun aksine bu defa almanlar açmış

Beatty ne için ateş açmıyordu? Çünkü o henüz mesafeyi kısaltmak için yaklaşma rotasında idi. Ve hemen hemen yalnız baş toplarını kullanabilecek vaziyette idi. Buradan anlıyoruz ki İngiliz mesafe aletleri almanlarınki kadar kifayeti değildi. Onların aleti mesafeyi uzak buluyordu ki Beatty bu kötü vaziyette yaklaşmağa devam etmişti. Muahaza pek kısa bir farklı amiral Beatty de ateşe başladı.

Artık iki keşif kuvveti; Alman - İngiliz materyal ve inşaatının şaheserleri; gemiler ve her iki milletin en mümtaz personali yekdiğerile bir hayat memat mücadelesine kapılmışlardı. Her iki filonun bu anden sonra yaşadığı saatler bir sergüzeştir. Bu muharebe İngiliz - Alman ana filolarının daha ağır tabiiyati seyyaliyet ve cavvaliyeti haiz olmayan muharebe şekli yanında çok daha oynak ve çok daha çetin bir mübareze olmuştur. Her iki tarafca derhal hedefler bulundu ve mermiler kümedenmeğe başladı.

Amiral Hipper ana kuvvetine vaziyeti telsizle rapor etti. İngiliz Admiraltısı telsizleri bütün bir dikkatle takip ediyor. Filoların hareketini tehalükle tecessüs ediyordu. Admiraltı muharebenin başladığını hissedince vatan da muharebeden döncecek filoyu karşılamak üzere hastane gemileri tahlisiye gemileri ve diğer yardımcı gemileri harekete lazıf etti. Alman keşif kuvvetinin ana kuvvete vermiş olduğu bu keşif raporu İngiliz Admiraltısı tarafından zaptedildi. Admiraltı kendi başkumandasına alman keşif kuvvetlerinin coğrafi vaziyetlerini telsizle bildirdi. İngiliz başkumandasına kendi keşif kuvvetinden de bir keşif raporu gelmişti. Lakin ikisi arasında fark vardı. Ve doğrusu admiraltının verdiği mevki idi. Çünkü admiraltı karterizlerinde keşif kuvvetleri raporunda mevcut olan seyri sefine hatası yoktu.

### Keşif kuvvetlerinin temasında ana kuvvetler

a ) Alman ana kuvveti : Hipperden aldığı raporla amiral Scheer İngiliz keşif kuvvetlerinin mevkiini haritası üzerine koydu ve İngiliz keşif kuvvetlerini iki ateş arasında bırakmak ve onların ana vatan yollarını kesmek üzere garbi şimaliye doğru

yol verdi. Kendisi Beatty'nın karşısına garbi bir istikametten çıkmak istedi. Çünkü Beatty alman ana kuvvetlerini cenup istikametinde görürse süratı sayesinde kolayca şimale çekilebilirdi.

b) İngiliz ana kuvveti: Admirallardan ve amiral Beatty den aldığı haberlerle amiral Jellicoe de alman keşif kuvvetlerinin mevkiini haritasına koymıştı. İki keşif kuvveti arasındaki muharebe bidayette şimal rotasında inkişaf eder gibi idi. Her iki kuvvet henüz cenuba dönmemişti. Jellicoe bu vaziyette düşman kuvvetleri bana doğru geliyor diye bidayette süratini arttırmadı. Bilâhara aldığı telsizle muharebenin cenup rotasında inkişaf ettiğini öğrenince 20 mile kadar sürat yükseltti. Hatta gemiler birbirinin dümene suyunu seyredip te süratten kaybetmesinler diye omuzluk hattında seyre geçti. Fakat keşif kuvvetlerinin raporu üzerine derhal yüksek sürate geçmemesi yüzünden vaki teahhürü tarihler tenkid ederler. Muharebeye erken çıkmak değil geç kalmaktan korkulmalıdır derler.

Her iki tarafın ana kuvvetleri mukabil keşif kuvvetlerini avlayacaklarını zannederek ve birbirlerinin vücutlarından hâlâ habersiz olarak süratle sahneye koşuyorlardı.

**Keşif kuvvetleri çarpışıyor:**

31 - Mayıs - 1916 saat 16,45 te başlayan keşif kuvvetleri muharebesi şiddetli bir topçu ateşi şeklinde devam ediyordu. Bu muharebenin mesleki istifade için bir çok eserlerde uzun ve derin tahlilleri vardır. Bunlar meslek arkadaşlarımızın uğraşacağı kısımlardır. Ben bu muharebenin en canlı kısımlarını hıfâsa edeceğim:

Diğer hafif kruvazör ve filotillâları bir tarafa bırakalım. Esas itibarile beş alman muharebe kruvazörüne karşı altı İngiliz muharebe kruvazörü muharebe yapıyordu. İngiliz gemileri alman gemilerini önlemek için süratlerini (26) mile çıkarmışlardı. Amiral Hipper (23) milden fazla sürat kullanamıyordu. Alman gemileri de daha fazla sürat yapabiliyorlardı. Fakat Hipper cenuba çekiliyordu, geride düşman vardı. H. inç keşaf filosunu, yani eski öncü ve şimdiki aracı kuvvetlerini toparlamak, onların yetişmelerine imkân vermek mecburiyetinde idi. İkincisi;

filotillâsını hücumu kaldırmak için kendi azami süratle gitmeli idi. Onlara baştan, bat aralarından geçme için bir manevra payı bırakmak lâzımdı.

Artık muharebe kâfi rotasını almıştı. Bu rota cenubu şarki istikameti idi. Her iki amiral topçu tesirleri başlamış olmasına rağmen ufak telek kaçınma değişiklikleri hariç tuttıkları yolu takipte ısrar ediyordu. Her iki amiralin hatı hareketi de doğru idi. Bu tutulan yoldan kim dönecekti. Rotalar yekdiğerine yaklaşıyor topçu tesirleri pek fazla artıyordu.

Bidayette İngilizler müthiş bir işaret hatası yaptılar. Amiral Beatty altı gemiye malikti. Karşısında beş gemi görüyordu. İki İngiliz gemisi bir alman gemisine ateş edecek ve mütebaki İngiliz gemileri karşısındaki alman gemilerine ateş açacaklardı. İki İngiliz gemisi tarafından ateş altına alınacak olan alman gemisi hangisi idi. Bu eski bir prensibe göre butan alman kumandan gemisi olacaktı. ( Kroki - 2. B ) Amiral Beatty;

« Soldan ateş taksim ediniz » işaretini verdi. Bu işarete göre İngiliz hatı Indefatigable'den itibaren karşısındakine ateş edecekti. Bu takdirde İngiliz hattının sondan beşinci gemisi olan Princes Royal alman kumandan gemisi olan Lützow'a ateş açmış bulunacak Beatty de bulunduğu Lion gemisiyle keza Lützow'a ateş açarak maksat temin etmiş olacaktı.

Fakat Beatty'nin maksadını gemiler anıyamadı. Queen Mary hattın ben üçüncü gemisiyim diye karşısındaki alman hattının üçüncü gemisi olan Seylitz'e ateş açtı. Onu gören Tiger Seyditz'in gerisindeki Moltke ye ateş açtı. Fakat Princes Royal doğru hareket etti, Lützow'a ateş açtı. Böylece alman hattının ikinci gemisi olan Von der Tann serbest kaldı. İngilizler adeden fazla iken bir alman gemisini ateşsiz bırakmış oluyorlardı. Von der Tann sulhte ateş talimi yapar gibi Princes Royal'e ateş ediyordu.

Alman kumandan gemisi İngiliz kumandan gemisi üzerine ateş açtıktan iki dakika sonra iki isabet temin etti. Almanlar seri ve sıhhatli ateş ediyorlardı.

Saat 17 de her iki tarafın vaziyeti hummalı bir şekle girmişti. Rüzgâr batı karayel esiyordu ve hafifti. Sema bulutlu



ve hafif deniz vardı. Amiral Hipper rüzgâr altında aldığından daha müsait vaziyette idi. Kendisi gemi ve batık dumanlarından kurtuluyordu, alman mesafe aletleri ve alman topçuları daha iyi çalışabiliyorlardı. Alman hattı isabunda sis yapabilecek vaziyette idi. İngiliz tarafında ise yüksek süratle seyreden İngiliz batının üç gemilerinin dumanları bütün İngiliz batının rüyasını örtüyordu. **Bu tabiiye müsait ve gayri müsait vaziyetlerini** almakta amirallerin **muharebe** ve **ademi dikkati** rol oynamış değildir. Tesadüf ve vaziyet bu türlü bir şekilde muharebe nükaş etürmeyi zaruri kalmıştır.

Saat 17,2 de ateş başlayalı 12 dakika almıştı. Alman artçı gemisi Von der Tann'ın bir salvosu Indefatigable üzerinde kümelendi. Mühüs bir infilak ve göklere varan bir en sütunu denizlere indikten sonra ağır İngiliz muharebe kruvazöründen meydana hiç bir eser kalmamıştı. Bu alman isabeti 12400 metreden temin edilmiştir. Alman tıvık tapalı mermilerinin hususiyetleri ve İngiliz ağzıla kötü bir tesadüf mermisinin İngiliz cephanesine ulaştırı; toparlak hesap 1000 mevcutlu 19000 tonluk bu muhteşem gemiden ortada hiç bir nişane bırakmamıştı. İngiliz gemilerinin adedi beşe inmiş ve her iki taraf arasında artık adedi muavazat temin edilmiştir.

Alman hattında büyük bir sürur vardı. Gözleri önünde 19000 tonluk İngiliz kruvazörünün havaya ucnası almanlara büyük bir gayret vermiş. Diğer taraftan İngiliz hattında büyük bir hararet ve asabiyet başlamıştı. Her iki taraf gemileri de isabetler alıyorlardı. (Kroki - 2) deki isabetler resmi alman tarihinden alınmış bakış isabetler olup fantazisi yoktur.

Saat 17,07 ve kadar alman hattı üç isabet ve İngiliz hattı on üç isabet almıştı. İngiliz amiral zırhı son (4) dakika içinde (6) isabet almıştı. Krokidan görüldüğü üzere Lion yangın ve alevler içersinde vanyordu. Alman topçuları bu alev ve duman içinde kalan Lionı göremez ve ateş edemez oldular. Bu sebeple Derfflinger ateşini değiştirmek zaruretinde kalmış ve bîdayettenberi Seydlitzle muharebe yapan İngiliz batının üçüncü gemisine ateşini değiştirmiştir.

Saat 17,11 de amiral Evan Thomas kuvvetleri salınmaya yetişti ve 18000 metreden amiral Hipper kuvvetleri üzerine ateş açtı. İngiliz-Alman keşif kuvvetleri arasında muharebe başlayalı (26) dakika geçmişti. Bu esnada bir İngiliz muharebe kruvazörü kaybolmuştu. 18000 metre menzîl gaye mesafe idi. İngiliz muhripleri Beatty ve Evan Thomas kuvvetleri arasında kaldığı için çıkardıkları dumanlarla geriden gelen himaye filosunun tarassutlarını koruyuyorlardı. Maahaza Evan Thomas gemilerinden bir 38 lik mermi salvosu Hipperin yanında suya gümüldü. 26000 tonluk alman ağır kruvazörü sarsıldı ve ağır denizlere tıutulmuş gibi yalpaya düştü. Almanların vaziyeti kötü bir şekle giriyordu. İngiliz himaye filosu 38 liklerinden bir tanesi nihayet alman artçı gemisi Von der Tannı buldu. Indefatigable batıran alman gemisi kıyı tarafından aldığı bu isabetle büyük bir tehlikaya düştü ve hattan çıktı. Alman ağzıla bir felakete müstenit olan bu hal nihayet bir dursun arızası şeklini almamış ve almanlar bu arızayı çok geçmeden izalave muvaffak olmuşlardır.

Alman filosunun bu vaziyeti bir harp oyununda oynanmış olsaydı behemehâl o parti imka edilmiştir diye kabul edilmek lazımdı. Fakat bazı aynı yaş ve aynı sınıftan olan ve aynı ruh ve terbiyeye malik insanlar tarafından idare edilen gemiler arasında bazı tesadüf ve talih oyunlarının her türlü ümidin fevkinde neticeler verdiği görülüyor.

Amiral Hipper ateşinden bir kısmını Beatty kuvvetleri üzerinden ayırıp Evan Thomas kuvvetleri üzerine tevcih etmekte bir müddet tereddüt etti. Fakat onları ateşsiz bırakmak bîşübütan serbest bırakmak demek olacağından nihayet.

Saat 17,17 de art gemilerle Evan Thomas kuvvetleri üzerine mukabil ateşe başladı.

Amiral Beatty her ne palasına olursa olsun; bir gemisinin batmış olmasına kendi gemisinin alevler içersinde bulunmasına rağmen Hipper kuvvetlerinin üstüne gidiyordu. Beatty amiral Hipperi bir daha almanyaya döndürmemek için takip edilecek volda ısrar ediyordu. Bu saatteki İngiliz rotasına bakılınca almanları tamamen önlemiş gibi bir vaziyet gösterir.

Saat 17,26 da amiral Beatty'nin bütün gayretine rağmen Derfflinger ile Seydlitz tarafından ateş edilmekte olan Queen Mary, İngiliz ağır kruvazörü, birden müthiş bir duman ve alev içersinde kaldı. Ve yarım dakika içersinde 27500 tonluk gemi bir yangın enkazı halinde semalara yükseldi. Queen Mary'yi 400 metre mesafede Tiger takip ediyordu. Tiger atış arkadaşının enkaz ve iskeletini bir anda kendi güvertesi üstüne dökülmekte olduğunu bu arada yine Queen Mary'ye ait bir subbotun 60 metre irtifaa yükselip denize düştüğünü gördü.

Tiger'in kumanda köprüsü bu anda mubarebe kültet ve kılavetinden başka bir de gemicilik işlevlerine tâbi kalmıştı. Yarım dakika zarfında cayır memul parçalanmış Queen Mary'nin 400 metre perisinden gelmek, doğrudan doğruya bir leğ ve enkaz üzerine çıkmak demekti. Gemi 24 mil gidiyordu. Bu yarım dakikadan az bir zamanda olacak bir işti. Tiger'in kumandanı süratle gemisini hattan açtı. Ve ancak 10 metre fasıla ile pervanelerinin enkaza bodatılmaktan ve bir düşen arızasına uğramaktan kendini kurtardı. Fakat çabıyan makinelerin vantilasyonu bir çok zehirli gazları gemi içersine aldı. Güverte aksamı bir sürü enkaz altında kalmaktan kurtulamadı.

Şimdi ikinci büyük İngiliz kruvazöründen de sadece bir nişane kalmamıştı. Meydana 4 İngiliz ağır kruvazörüne karşı 5 Alman ağır kruvazörü vardı. Mubarebe mesafesi 16550 metreden başlamış ve 11000 metreye kadar düşmüştü. Gemilerin ana bataryalarının mada vasat bataryaları da ateşe müdahale edecek vaziyete girmişti. Fakat bu bataryalar torpido hücumları için saklanıyordu. Mubarebe başlayalı bir saati mütecariz bir zaman olmuştu. 30 -/m lik mermileri 60 saniyede bir atmak tasavvur edildikten sonra ağır ve yorucu idi. Her iki tarafın ateşinde bir güçlük hissediliyor fakat kumandanların azim ve iradelerinde hiç bir günne tezelzül görülüyordu. Hatta bir aralık Princess Royal aldığı bir isabetle alevler içinde kaldı. Amiral Beatty 'ye bir işaretçi koşarak « Excelance » dedi « Princess Royal da berhava oldu. » Beatty arkasına baktı. Kendi yanmakta olan gemisinin alevleri gerisinde Princess Royalı duman ve alevler içersinde

kaybolmuş gördü. « Tuhaf » dedi « Bugün » bizim gemilere bir hâl oldu. Gemileri iki kerte daha düşmana yaklaştırmış. « Fakat Lion pak perişan bir halde idi. Gemideki yangınlara ilaveten bir isabetle büyük toplardan birinin bir taretini infilak ettirmiş. Bir kişiden maada tekniği taret mensubunu öldürmüştü. Taret kaptanının bacakları uçmuştu. Bu sademeden taretin kendi harbuçlarından biri işgal etti cepanelikte omeri evinde bulunanlar koclayı gözünü tesirle hemen kâmilen begoldular. Alev ve ateş taratten fışkırdı ve semalara yükseldi. Taret kaptanı bacakları uçmuş vaziyette sürünerek mubarebe borusuna yaklaştı. « Mermilik ve cepanelik kapılarını kapayınız. Cepanelik bölümlerine sığınınız » emrini verdi. Bu emir uci ucunda ifa edildi. Taret kaptanının işbirliği, mürettebatının talim ve tebiye yüksekliği ve mülayet iyi bir tesadüfle İngiliz amirali Beatty nın ölümüyle yüz yüze gelen tati kararmaktan kurtuldu. İngiliz amirali 1/3 kuvvetini tamamen kaybetmiş bulunuyor ve 2/3 kuvvetinde ise ağır yara ve hasarla mubarebeyi devam ediyordu.

Alman vahidi harplerinden henüz hiç biri kaybolmamıştı. Fakat onlar da ağır isabetler almışlardı. Gemilerde bir çok yangınlara çıkmış ve hayati arızalarla mücadelede girişilmişti. Eğer harbu başından şimdiye kadar olduğu gibi salınmaya başka alman kuvvetleri dahil olmasa Alman keşif kuvvetinin, amiral Hipperin akibetinden ciddi endişe edilirdi.

Alman ana filosu meydana çıkıyor.

Hipper'den aldığı raporla Queen Elizabeth sınıfı gemilerinde İngiliz keşif kuvvetleri arasında olduğunu öğrenince amiral Scheer ikinci filonun yolunduna bakmayarak ve onları peride bırakarak 17 mil süratle çıktı. Ve şimali garbiye gitmekten vazgeçerek en kısa yoldan Hipper'in imdadına koşmaya karar verdi. ( Krki 2 - a )

Büyük harbu başından beri Şimali denizinde faaliyet gösteren büyük Alman gemileri daima ve sadece amiral Hipper'in kuvvetleri olmuştu. Amiral Hipper 914 - 915 senelerinde böyle yine denizlere açılmış; İngiliz ağır gemilerle karşılaşmış ve çok krak onlar yagmıştı. Her defasında Alman ağır deniz donan-

masının kendisine yardımcı vadedilmiş fakat bu ana kuvvet hiç bir defa meydana çıkıp vadedtiği yarımına koşmamıştır.

31 - Mayıs grupuna yaklaşan ve henüz tamamlanmış muhafaza etmekle beraber kudret ve kıfayetin son varını sarfeden alman keşif kuvvetleri kendi ana kuvvetlerini denizde ilk defa olarak bu tarih ve saatte görüyorlardı.

Amiral Hipper işaretli bütün gemilerine alman ana kuvvetinin amiral Scheer'in görüldüğünü bildirdi. Alman muharebe kruvazör filosu mürettebatının bu anda yüreğinden kalan yükün ağırlığını hissetmiyen asker yoktur.

Saat 17,30 da alman açık deniz donanmasının büyük harp içinde ilk gören İngiliz komandanı komodor Goodenough olmuştur. Beatty kuvvetlerinin öncüsü olan komodor, cesaret ve sürat kararı ile maruf bir mularipti. Alman ana kuvvetini dumanlarından değil şekilleri ve aksamda görmek üzere cenuba doğru atıldı. Ve büyük bir hayret içinde umit edilmeyen büyük alman filosunu gördü. Beatty'ye « Dönme işaretleri görüldü » işaretini verdi. Bu işaret amiral Beatty için de omüt olunan bir işaretti. Beatty, Hipper kuvvetlerini bir defa dahamı elinden kaçıracaktı. İngiliz keşif kuvveti komandamı; alman büyük gemilerini bizzat kendi gözleriyle görmekten geri dönmek istemedi.

Saat 17,45 te amiral Beatty büyük bir esfle 16 kerte şimale çarketti. Görünen gemiler alman ana kuvveti idi. Kendisi şimale döndü ve himaye filosu komandanı amiral Evan Thomasa kendisini takip etmesini emretti. Böylece Beatty kuvvetleri; cenuba doğru inen Evan Thomas kuvvetleri önünde şimale doğru bir resmî geçit yaptılar. ( Kroki 2 - c )

Dort Queen Elizabeth sınıfı gemi komandanı dürbünlerini ellerine aldılar şimale doğru çıkan ve bir saatte fazla bir zamandanberi muharebe yapan keşif kuvvetleri komandanının gemilerini saydılar. Ve ilk defa olarak filonun iki büyük parçasının noksaniyetini görerek hayrete düştüler.

## II. İnci Konferans

Bugünkü mevzu; Skagerrak muharebesinin cereyan tarzı ile bu muharebeden alınan umumi dersler, olacaktır.

Gegen defaki konferansta arzettiğim ki, Büyük harbin başındanberi Şimali denizde İngiliz ve alman donanmaları sevk-kulceyi tedafüdedir. Almanlar boş yere İngilizlerin Şimali denizinde kancalarına tuzaklar için ortaya çıkmalarını beklemekte, İngilizlerin bir deniz muharebesi yapmaktan çekindiklerini ilân edip durmaktadırlar.

Denizlerin hakimiyetini elinde tutan bir kuvvet ne için ve hangi zaruretle Şimali denizde bir muharebe aramak mecburiyetine giretti? Bu soru 1914 - 1916 alman deniz sevk ve idaresi dînağında doğmamıştır.

Eğer alman sevk ve idaresi böyle bir dava bağı ile muhakemeye girişseydi; İngiliz donanmasının canını dişine takarak bir deniz muharebesine girişmesi için ancak İngilterenin hassas bir tarafına dokunulmak istenildiği neticesine varabilirdi. Bu neticeden sonra takdir olma bilirdi ki, İngilterenin en fazla hassas tarafı kanal nakliyatı ve daha ziyade İngilterenin nefes aldığı garp sahilleri ve limanları idi. Almanyanın malikûm coğrafyası ile buralara uzanmak imkânı yoktu.

1916 senesi amiral Scheer'in açık deniz filosu komandanlığına gelmesinden sonra alman deniz kuvvetlerinde İngilizleri tahrik edici hareketler başlamıştı ve arzettiğim sebep ve şartlar altında 31 - Mayıs - 1916 da her iki devletin hemen bütün deniz kuvveti denize açılmıştı. Keşif kuvvetleri arasında cenubu şarki istikametinde mikşaf eden müthiş mücadele alman ana kuvvetinin müdahalesiyle şimale doğru bir cereyan almıştı.

Yalnız mevzu devamı girişmeden önce, arkadaşların haklı olarak sordukları ve benim teferriata girişmekten sakınarak evvelce izatından çekindiğim bir noktaya temas edeceğim. « İngiliz limanları önüne bu kadar alman denizaltı gemisi konulduğu halde bunlar hiç mi muvaffak olamadılar? Ve neye hiç muvaffak olamadılar. »



Alman denizaltı gemileri Sunderland harekât planına tevfi-kan geniş bir keşif şeridi yaparak ( Kroki - 1 ) Şimali denizini taramışlar ve mürettep mevkilerini bazı farklarla fakat umumi olarak mayısın 23 ünde almışlardır. En fazla denizaltı gemisi amiral Beatty'nin üssü ağızındadır. Bu botlara merkezi Firth of Forth olmak üzere kıta daireleri üzerinde beklenen mevkileri gösterilmişti. Bu kıta dairenin içersinde her gemi kumandası **havanın müsaadesi, düşman tesiri ve kendi enerjisi** nisbetinde limana sokulabilecekti.

Amiral Scheer kendisinin denize açılacağını « Düşman kuvvetlerinin . . . denize açılacağını sabaha katınız » şeklindeki bir telsiz parçasıyla denizaltı gemilerine bildirecek ve botlar ona göre dikkatli bulunacaklardı. Amiral Scheer denize çıkarken mürettep parulayı verdi. Fakat denizaltı gemilerle vatan arasında irtibat temin edabilmek daima müşkül olmuştur; bu hal bugün yine öyledir. 31 mayıs günü denizde bulunan 16 alman denizaltı gemisinden ancak U 32, U 66, U 70 Scheer'in telsizini alabilmiştir.

Kroki - 1 de görüldüğü üzere U 32 nin kumandası hem telsiz alması ve hemde düşman rotası üzerinde bir beklenen mevkine düşmesi itibarıyla muvaffak olabilmek için ipin iki yarısını kazanmış görünüyordu. Filhakika U 32 nin kumandası on-yüzbaşı V. Spiegel telsizi aldı: « ve düşman bizim mevcudiyetimizden haberdardır, alman büyük kuvvetlerini karşılamak için denize çıkacaklar, geleceğin denize çıkar şu halde sahaya doğru bilhesap sıralarda bulunmak ihtimali vardır » dedi. Kıta daire üzerinde Beatty kuvvetlerinin sahaya karşı bulunmaları muhtemel olan yeri tuttu. Yrd. mu muhakemesi doğru çıkmıştı. 31 - mayıs saat 4 de Spiegel Beatty'nin öncülerini gördü, bunlar 600 metre mesafe ile birbirleri perisinde 15 mil-den fazla bir süratle seyreden iki kruvazördü. Spiegel öndeki kruvazöre baştan iki kovanile ve geriden gelene de dönerek üç kovanile hücum etmeği kararlaştırdı. Alaca kovanilede ve pusluca bir havada hedefler süratle yaklaştılar. Spiegel bir anda kendini baştaki kruvazörden 900 metre mesafele buldu. Aralık ateş ederekti son bir bakış için periskopunu sürdü ve

birinci torpitoya ateş kumandasını verdi. Bir arıza yüzünden periskop yukarı sürülmüş vaziyette kaldı ve botu kruvazöre gösterdi. İkinci torpitoya ateşlenmeye iştak kalmadan kruvazör botu üzerine süratle idindü. Denizaltı gemisi hemen 15 metreye indi ve parvane seslerinin içerisinde homurtularını duydu, kovanile büyük bir tehlike atlatmış fakat muvaffakiyet de o tehlike ile beraber atlatmış çıkmıştı. V. Spiegel tekrar periskop umkunda çıkıp etrafa bakındı. Gemiler denizaltı gemisinin pek mahfuz olan ufkunda kaybolmak üzere idiler. U 32 derhal su üzerine çıktı telsiz direğini sürdü ve bu mülhüm keşif raporunu verdi. Kendisi için onlara bir ziyan vermek mukadderatı mevcut değildi. Denizaltı gemilerinin süstü sıralarının fazla olması görülmüyor ki çok lozum budur. Eğer U 32 o zaman 20 mil etrafında bir sürate malik olsaydı Beatty kuvvetlerini pekala takip edebilirdi. Onlara hücum etmese bile Hipper ve Scheer çok kıymetli olan temas muhafızlığı vazifesini görürdü.

Kroki - 1 U 70 de Scheer'in telsizini aldı. Bütün bir dikkatle ufku tarassudı altında bulundurdu. Fakat av başka yol ve ufuklardan geçiyordu. Bu botu bir hücum fırsatı doğmuştu.

Telsiz alan diğer bir denizaltı gemisi de U 66 idi. Bir bot 30 - mayıs gününe kadar kendisine gösterilen yerde bekledi. Kendisine ayrılan yerin vaziyetini muhakeme etti. Bir hafta - dan beri vaki tarassutlarını göz önüne getirdi. Bulunduğu yerde bir ay göremiyeneğine kanı oldu ve şunale doğru yükseldi. U 66 nın kumandası V. Bothmer'in takip ettiği yolu Kroki - 1 den görüyoruz. V. Bothmer yerini terkedip şunale doğru yükseliyordu ki amiral Scheer tarafından verilen telsizi aldı. Bot kumandası yüzbaşı vaziyeti muhakeme etti. Tekrar eski mevkine dönüp dönmek üzere bir münakağı yaptı ve amiral Scheer « dedi » Sunderland'da karşı bir hareket yapacaktı. Botu kaptanına çıkarak olan Firth of Forth kıvrımları herhalde limandan çıkıp şunale doğru gitmezlerdi ve esasen sahil yolu takip edilirse o civarda düşman emniyet tertibatı daha fazla oluyor ve muvaffakiyet o nisbette azalıyor. Sonra geriye dönerek geç kalmak olurdu. Şimali çıkmak ve Scapa Flow'dan

inecek olan kuvvetlerin yolu üzerine düşmek daha muvafık olacaktı. Bu mülâhazalar içersinde iken 31 - mayıs saat 6 da Kinnarid burnundan 60 mil şarkta takriben ( 5000 ) metre mesafeden ( 20 ) mil gibi yüksek bir süratle seyratmekte olan bir zırhlı kruvazör görüldü. V. Bothmer derhal tekmil kovanlarında atışa hazır vaziyeti aldı. Fakat kruvazör son dakikada açığa çıkarak pus içersinde kayıplara karıştı. Manhara onun bulayette görüldüğü istikamette yeni yeni dumsular ve yavaş yavaş beliren hedefler vardı. V. Bothmer periskopını içinde beliren hedefleri büyük bir hararet ve heyecan ile teşhise koyuldu. Ervelâ dört bacalı bir kruvazör ve sonra borda hatunda müteaddit mühriler meydana çıkıyor ve daha ( 1 ) Km. kadar geride çifte perve hattı halinde sekiz büyük muharebe gemisi geliyordu. Bir denizaltı gemisi kumandanı için bu bulunmaz bir şehriyân idi. V. Bothmer bulayette hücumu karar verdiği küçük kruvazörden vazgeçti. geriden gelen hattı-harp gemilerine teveccüh etti. Hatı harp gemilerine hücum için denizaltı emniyeti vazifesi gören mühriler hatını atlatmak lazım geliyordu.



Bu manevra nazariyatı olduğu kadar kolay değildi. Şimdi gemilerin vaziyetleri krokiye çizilmiştir; teşkilâtlar sarılı olarak görülmektedir; aralıklar ve mesafeler hakkında ve mülayet umumi vaziyet üzerinde kroki de hepimizin bir fikri vardır. Fakat onbeş günden fazla denizde duran, günlerce periskoptan ufukları gözetliyen yorgun V. Bothmer su altında mahdud bir rüyâ-i şıhâs içinde vaziyeti kavrayamazdı. Vaziyet süratle inkişaf ediyordu. Krokiye görüldüğü üzere U 66 mühriler hatını geçerken üzerine doğru gelmekte olan bir muhribin 300 metreye kadar takarrübüne tahammül etti; daha fazla gecikirse onu atlatamadan musademe olacağına karar verdi ve süratle derin umka indi. Şimdi filo U 66 nan üzerinden geçiyor V. Bothmer denizaltıda düşman gemileriyle kendi vaziyetinin üzerinde sınıyeleri el ile açılan mesafayı çiziyor. Su altında emniyet gemileri seyir istikametine amut seyrederek onları aştıktan sonra büyük gemilerin artçılarına mukabil bordadan hücum etmek istiyordu. Fakat periskop umkuna çıktığı zaman filoyu ufuk pusları arasında kaybolmakta buldu. Artık yapılacak iş vaziyeti büyük kuvvete bildirmek olabildi.

Denizaltı gemilerinin diğerleri krokiye görüldüğü üzere İngiliz büyük kuvvetlerinden hiç birini görmemişlerdir.

Alman denizaltı gemilerinin bu şekilde tabiyeti hakkında locaman kaptan Arnould'un fikirleri şöyle idi.

Denizaltı gemilerini bir liman ağzına bu kadar sık olarak koymak doğru değildir. Kendilerinin ( hava vaziyeti, düşman emniyet tedbirleri vesair geriden o esnada bilhümay mümkün olanıyan tesirler için ) fazla serbesti vermek lazımdır. İkincisi düşman büyük birliklerini avlamaya memur edilen denizaltı gemileri düşman henüz limanlarından büyük bir dikkat ve zindeyi ile çıkarken değil bir mutarabeden sonra yorgun ve yaralı vaziyette limana dönerken onları karşılamalıdır. Amiral Scheer'in bilâki kendi denizaltı gemileri yorgun bir vaziyette iken, İngiliz gemileri henüz bütün bir dikkatle denize çıkıyorlar; İngiliz gözükleri henüz uykusuz bir gece geçirmemişlerdi. Üçüncü hatırımda kalan nokta da denizaltı gemileri kademe halinde kovan idi belki daha fazla hücum fırsatı elde edilecekti.

Çünkü bu takdirde liman çevresi vakıa o kadar sık denizaltı gemisi ile tutulmıyacaktı amma İngiliz gemileri bir denizaltı gemisinden kurtulacak diğerinin selasına girecekti.

Denizaltı gemilerinin ne için muvafık olamadıkları hakkında umit ederim artık kafi derece de izahat verilmiştir.

Mevzu girmeden önce diğer bir sualı da cevap vermeyi kendimi mecbur görüyorum. (Amiral Beatty'nin kendi komandörünün düşmanı ana kuvveti hakkında verdiği rapordan sonra cenuba bir müddet daha işi ve sonra sancaktan şimala çekildiğini doğru olup olmadığı istizah edilmiştir.) Artık mevzu muza davam edebiliriz. İngiliz keşif kuvvetleri ile Alman keşif kuvvetleri arasında cenuba şarkıya doğru inkişaf eden mubarehe Alman ana kuvvetinin sahneye yetişmesiyle başka bir şekle inkılap etmiş ve amiral Beatty şimalde doğru çekilmeye başlamıştı.

Muharebe yani bir safhaya giriyor.

Amiral Scheer'in sahneye dahil olduğu sırada amiral Jellicoe muharebe sahnesinden 66 mil şimalde bulunuyordu.

Saat 17,45 te amiral Scheer'in üç gemileri (19200) matreden amiral Beatty'ye ateş açtılar. Alman zırhlılarının mermileri Liron bulamadı. Beatty yüksek süratle şimala çekildi. Yalnız Tiger bir kaç mermi yedi. Bunların gerisinden dönuş yapan dört Queen Elizabeth sınıfı dönerlerken ağır isabetler aldılar. İngiliz keşif kuvvetleri öncüsü komodor Goodenough vaziyeti gördü ve zikzak seyirle yüksek duman perdesi yaparak Queen Elizabeth sınıfı gemileri peşeledi. Bana rağmen İngiliz gemileri bir laşli isabet aldı.

Amiral Beatty'nin şimalde dönuşmesi Hipper de şimalde döndü. Dönuşme itibarı muhafaza ederek şimali rotaya seyre başladı. Bu karar ihtiyati doğru idi. Yalnız bu rota değişime çark ile olmuştı. Ateş altında dönuş tehlikelidir; fakat çark daha tehlikelidir. Beşinci muharebe filossunun ateşini vakıa Beatty kuvvetleri Hipper'e karşı şakrediyordu. Ve halbu idaresini başta bulunup elde tutmak henüz akıbeti belli olmayan bu çarpışmada Hipper için çok elverişli idi; bu sebeptenle

amiral Hipper çark yapmıştır. Fakat Beatty'nin küçük kuvvetleri tamiriz halinde bulunuyorlardı. Alman hattında bir çok torpido izleri görüldü.

Saat 17,57 de Seydütze bir torpido isabet etti. [Bazı eserde bu kayıt yok] Gemi bir müddet için muvazenesini bozdu, fakat Almanlar kısa bir zaman içinde muvazenesini iade ettiler.

Muharebe cenuba olan inkişafın değiştiğini şimdi şimalde doğru bir curreyan almıştı. Alman - İngiliz keşif kuvvetleri arasındaki dava henüz faslolanmamış bu davaya diğer bir iddia girilmiş ve çok heyecanlı bir esle açılmıştı.

Anı kuvvetler :

Harbin başından beri her iki tarafın keşif kuvvetleri bir iki defa çarpışmıştır. Fakat şimdi asıl ana kuvvetler yekdiğeri ne yaklaşıyor, mühim ve tarihî bir an geliyor. Her iki devletin bütün deniz kuvvet ve ihtiyatı birbirile çarpışacaktır. (Almanların valanda kalmış gemileri yoktur. İngilizlerin Jellicoe amirindeki kuvvettin başka Harwich ve Sheerness de kuvvetleri vardır. Harwich de : beş hafif kruvazör, iki rehber bot; onyedli mührup ve denizaltı gemileri. Sheerness de III. ücru muharebe filosu ve III. ücru kruvazör filosu bulunuyor.)

İngiliz kuvvetleri komandanı amiral Jellicoe sade bir tabiye takip etmek fikrinde idi. O bütün gemilerini tek hat üzerinde seyretilmek ve düşmana mervazi bir rota takip ederek UZAK TOPÇU muharebesi yapacaktı. Amiral bu sade ve umumî tabiyein haricinde her türlü mülâhazayı karışık buluyordu. Amiral Nelson « Dama düşmana sokul onur ne pahasına olursa olsun imha et » derdi. Amiral Jellicoe, Nelsonu hepimizden belki daha fazla okumuştur; onun ve vaziyetler arasında bir çok farklar buluyordu. Jellicoe deniz hakimiyetini elinde tuttuğunu; görüyor düşmana çarpışmakta fazla zayiat de galip gelmenin verdiği kâr yanında en küçük bir ihtimale mağlup olmanın verdiği ziyarı tartıyordu. Jellicoe bir imla muharebesine karşı kalbinde bir temayül duymuyordu. İngiliz larekûtu harbiye emrin « Zafer dönuşmamızın hâzi ehemmiyat bir surette ziyar ile elde edilecekse ziyarı arzu değildir. » diyen cümlmesini onun



denizinden hiç bir muharebe hareket ve heyecanı salınamayacak gibi görünüyordu.

Amiral Jellicoe'nun sevk ve idaresinde talimnâme ve filo emirleri lûlâfında bir merkeziyet ruhu hâkimdir. Herlik kumandanları şâisi teyebbüs ve terakette serbest değıllermiş hissinı veriyor. Çetin bir muharebe'nin doğurduğu karışıklık, ateş, alev duman ve heyecan içinde büyük birliklerin tek parmakla idaresine imkân yoktu.

Alman kuvvetleri kumandanı amiral Scheer ise bütün İngiliz donanmasıyla muharebe yakınsak fikrinde değildi. Gemicilik, topçuluk, talim ve terbiya, azim ve irade itibarıyla kendisiyle aynı ayar da olan düşmanın iki mışli topçu kuvvetiyle gemilerini tek hat haline getirip onlara muvafık bir rotada topçu muharebesine girişemezdi. O İngiliz hattının bir ucuna atılmak ve orasını koparıp imha etmek bunun içinde hareketli ve canlı bir tabiye takip etmek fikrinde idi.

Scheer'in sevk ve idare tarzında alman ordusunda görülen emri kumanda tarzı hâkimdir. Madun herlik kumandanları talimname ve filo emirlerinde yazılan şekilde hareket serbestisine malik olduklarını bizzat görmüşlerdir. Filotilla komodoru zamanını takdir ile filotillasını hücumu kıldırabiliyor.

Saat 18,10 (kroki-3) den takip edelim. Görülüyor ki muharebe artık şimal rotasında inkişaf etmektedir. Her iki tarafın keşif kuvvetleri bu şimal rotasında muharebe edecek birkaç saat evvel çarpışıkları sahaya tekrar gelmişlerdi. Bu sahada buca dumanları, top dumanlarıyla rüyet son derece azalmıştı. Bu sahada da Skagerrak muharebesinin sonunu görenleyen gemiler ve insanlar vardı. Alman keşif kuvvetleri alman ana kuvvetinin üç gemileriyle amiral Beatty ve Evan Thomas kuvvetlerini şimalle sürmüşlerdi. Evan Thomas ağır isabetler aldı. Bazı gemiler hattın çıktı. Beraber seyrinamaz bir hale geldiler. Fakat kemplerin toparlayıp tekrar mevkiilerine aldılar.

Aruk güneş İngilizlerin belüne almaya başlamış, garp ufkuna yaklaşmıştı. Lâkin bulutlar arkasında kaldığından alman topçusunu pek okadar iz'ag etmiyordu. Hüyet şartları ise lââkis almanlara müst'îd idi. Çünkü şark ufkı karanlıktı. İngiliz

topçusunun karanlığa bakarken bir şey görmüyor. Alman topçusu harrak garp ufkunda seyreten İngilizlere güzel nişan tutuyorlardı.

Saat 18,12 İngilizler ateş kesti. Fakat son İngiliz mermisi bir (38) lik amiral Hipper'in sancak gemisi olan Lützow'u telsiz istasyonunu yıkip harâp etti. Arık keşif kuvvetleri kumandanı amiralin ana kuvvetle konuşacak yegâne vasıtası ıslâdağı inhisar ediyordu. Derfflinger ve Seydlitz de isabetler almışlardı. Von der Tann'ın ağır taretleri durmuştu. Toplar seğırdim atınıyordu. Geminde işleyen hiçbir büyük top yoktu. Gemi kumandanı müşkül bir vaziyette kalmıştı. Gemi mükemmel seyretiliyordu. Fakat silâhsızlık. Hattın çıkmak mı yoksa beyhüme düşmana hedef olmak mı muvafıktı? Bu müşkül bir karardı? Von der Tann hattı terketmedi; çıksaydı kendi üzerine müteveccih ateş arkadaşları üzerinde tekâş'uf edecekti. İngilizler topçu üstünlüğünü alacaklardı. Hatta kalbi ve zıkkak seyrilerle kendini korumaya çalıştı.

Amiral Hood cenuba seyretiliyor. (Kroki-2 c)

Sabıneve şimdi amiral Beatty'nin kuvvetlerinin eşi olan ve ilk defa alman öncülerinin görölmesile Baltıktan kaçmasınlar diye Skagerrak yolunu kestmeğe koşan III. muharebe kruvazör filosu geliyordu. Bunlar **Invincible** sınıfı üç ağır kruvazör idi. Beatty'ye batan iki gemisi yerine üç gemi geliyordu. Amiral Beatty ile Jellicoe arasındaki telsiz muhaberelelerinden vaziyeti anlıyan filo kumandanı amiral Hood Skagerrak yolunu terk ile düşman üzerine tevecç'ül eymişti. Amiral (27) mil süratle sahaya koşuyordu. Alman - İngiliz keşif kuvvetleri arasındaki saat 16,20 - 17,40 arasında cereyan eden çarpışma, cenup rotasında vukua geliyordu. Amiral Hood'un aynı sınıftan ve aynı süratle olan bu gemilerle sabıneve yetişmesi imkânı yoktu. Buna rağmen amiral cenuba koşuyordu. Nitekim vaziyet değışip alman - İngiliz keşif kuvvetleri şimalle doğru muharebeye geçince amiral Hood'un muharebeye ıştırakî mümkün bir hale geldi. Amiralin hareket tarzı son derece takdir olunmaktadır. Muharebe de «arık geçmiş ola, yetişmek mümkün

değil » gibi düşünceler yayılmıştır. Bir çok tesadüf ve zaruretler hesapların aksine zühür eder; gayrı mümkün olur. Amiral Hood'un muharebe sahnesine yansıması buna caulî bir misaldir.

Amiral Beatty'ye ulaşmak üzere gelen amiral Hood Beatty'ye ulaşamadı. Beatty'den (19) mil hatalı bir mevki sefine ile uzakta kaldı. Bu hatanın daha ziyade Beatty'ye ait olması lazımdır. Amiral Beatty'nin muharebesinde çok hırpalanmış gemisinde seyri sefine hesaplarına bir çok amillerle bir çok hataların girmesi inkârı vardır. Fakat bu hatı İngilizlerin lehine oldu. Amiral Hood amiral Hipper'in şarkı şimalinde çıkarak ona toptanla olduğu kadar bu vaziyette torpido ile de bir tehdit menbaı oldu [1].

#### İngiliz ana kuvveti meydana çıkıyor:

18,40 da muharebenin birinci safhası kapandı. Artık bu saatın sonra rüyet şartları Almanlar aleyhine geçti. Amiral Beatty Alman ateşinin gevşediğini hissetti ve hasmını « T » vaziyetine sokmak üzere poyraza seyre başladı. Amiral Scheer artık düşman kuvvetlerini görmüyordu; onlar yüksek süratle şimala doğru çekilmişlerdi.

18,55 te amiral Hood filosu ateşe başlamıştı. Alman gemilerinin geriye doğru süzülüyor. Kısa bir zaman sonra amiral Hipper de Hood gemilerinden ateş yemeğe başladı. Hipper; iki saatli mülahazı bu zamandanberi muharebe yapıyordu. Şu anda karşısına taze bir kuvvet çıkmış bu suretle Alman keşif kuvveti üç mütelif yordan ateşe tutulmuştu. Amiral Hipper için bu yola devam etmek mümkün değildi. (16) kerte geri döndü ve ana kuvvet üzerine çekilmeye başladı.

19,10 da Alman keşif kuvvetleri amiral Jellicoe kuvvetlerini gördüler. Amiral Hipper'in taaccüp ve hayreti amiral Beatty'nin hayret ve taaccübünden az olmaya gerekti. Çünkü Alman-

[1] III. muharebe kruvazör filosu komutanı amiral İngiliz komandan ve denizcisi adlı Hood'un çocuklarındandır. Tarihî Hood'un 1. haziranı kazandı bir tarihî bir zaferi vardır.

31 - mayıs günü akşama doğru ateşe giren amiral Hood, keşif kuvvetleri komandanı « 1 » baziran safsatı haberlayınız işaretini verdi.

Amiral Hood'un dimağında « gün için en kuvvetli hatıra olarak olan bu tarih Beatty'ye işaret ile baskın ateşli bir mihne almıştı.

lardan hiç kimse büyük İngiliz donanmasının denizde olduğundan haberdar değildi. İngiliz ana kuvveti meydana çıkmıştı. Amiral Hipper bu anda bütün harabiyet ve yorgunluğuna rağmen keşif kuvvetleri komandanı olduğunu haberiyle. Düşman ana kuvveti hakkında kendi ana kuvvetini haberdar etmek kâzandı; tekrar ateş ıgne döndü.

31 - mayıs gününün gündüz saatleri artık bitmek üzeredir. Hakiki gürup bu meyanında, bu arada saat 21,15 oluyordu. Şu halde topçu muharebesi için elde daha iki saat vardı. Fakat daha henüz ana kuvvetler birbirini görmüyordu.

Amiral Jellicoe henüz düşündüğü gibi gemilerini bir hat haline sokmamıştı. (24) büyük gemi - Barham sınıfı yanında otuzdan fazla 24 - pespeşe dizildiği zaman ön ve art gemiler arasındaki mesafe (14.000) metre tolaraklı. İngiliz baskınlarında büyük bir tereddüt içinde idi. Krakada görüldüğü üzere fırkalar halinde geliyordu. Amiral Beatty düşman ana kuvveti ile irtibatı kesmiş ve şimala çekilmişti. Keşif kuvvetleri komandanları için bu affolmaz bir hata idi. Amiral Jellicoe bu anda düşmandan rapor bekliyordu. Acaba sağ taraf fırka üzerinde mi yayılmış yoksa sol taraf fırka üzerinde mi yayılmış idi. Herhangi bir hata ile vaziyet son derece aleyha olabilirdi. Amiral Jellicoe almış olduğu keşif raporlarına göre düşmanı (20) dakika sonra gücünü hesaplamıştı ve düşmanı daha şarktan çıkacak diye bekliyordu.

Jellicoe sağ taraf fırka üzerinde yayılma düşmana yakın durmaktı. Torpido hücumlarına maruz kalacak düşündüğü. Uzak topçu muharebesinde değil yakın topçu muharebesine girmiş olacaktı. İngiliz gemilerinin top çapı büyük sürat fazla fakat Alman gemilerinin daha fazla mukavim olması keyfiyeti Jellicoe'nun aklından kaçırmıyordu. İki misli fazla topçu kuvvetine malik olmakla beraber bütün gemiler bir hatla girme manevrasını ikmal etmeden yalnız üç fırkalar Almanlarla çarpışmış olacaktı. Sol fırka üzerinde yayılma düşman ana kuvveti ile temas göçsün gecikerekti. Düşman kendisinden haberdar olacak onu birden bastırmak imkânı kalkacaktı. Sonra hava artık

kararmak üzere idi. Top silâhına son saatleri gelmişti. Kısa bir zaman içinde netice almak mümkün mü idi? [1].

Fakat artık fazla düşünmeğe zaman yoktu. Çünkü bir fırka üzerinde yayılma manevrası (15 - 20) dakikada yapılabilirdi.

19,15 te amiral Jellicoe Sol kolona üzerinde hat teşkil ediniz işaretini verdi.

Dünya bahriyelerinde bu karar aynı münakaşaları celbetmiştir. Bir çok amiraller Jellicoe'yu tasvip ve bir çokları tenkit etmişlerdir.

Sağ değil sol fırka üzerinde yayılmak kararı krokiden görüldüğü ve mülâhaza ile anlaşıldığı üzere vuruşma zamanını geciktirmek, her türlü hazırlığı bitirdikten sonra vuruşmak gibi bir emniyet tedbirini göze alan bir karardır.

Amiral Jellicoe da üstünlüğüne güvenerek kat'i neticeli bir muharebeye susanmış bir kumandanı harareti göremiyoruz.

Bir muharebeyi kazanmak arzusu ile onu kaybetmemek kaygıları bûsbütün başa geliyorlar:

Amiral Jellicoe da muharebeyi kaybetmemek kaygısının hakim olduğu hissediliyor.

Maahaza amiral Jellicoe ya daha henüz amiral Scheer'in karşısına çıkarmadan evvel heyeti umumiyenin önünde tenkit eder bir vaziyete girmemekliği için derhal ilâve edeyim ki, admiralite amiral Jellicoe'nun kararlarını bir bahri şüraya teklif etti. Şüra amiralin bütün mütalâalarını tasvip etti ve kararlarına mutabık kaldı; ve admiralite bunun üzerine amirala Skagerrak daki hizmetine nazır bir mukabele olmak üzere (50.000) İngiliz lirası takdim ve kabullünü rica etti.

İngiliz gemileri emir müsibince manevraya başlamışlardı. Bir yandan da, alman keşif kuvvetlerine atag ediyorlardı. İngiliz gemilerini manevraya başlatmak üzere verilen emre geçkinmiş

[1] Amiralite kat'i kararını vermek ve atag açmak hususundaki bu tasarrufi haklı olarak burada heyeti umumiyeyi mahremiyleştirilip, şairleştirmektedir. Fakat İngiliz büyük kumandanı asaki bütün emirlerini İngilizlere toprakında bırakıp denize öyle çıkmıştır. Bir muharebe harareti ve heyecanıdan tamamen uzade, kup kuru bir dilmeç ve mantık ile atında pöşetli upuzlu bir kimyagerin mikrop ve avomlarla uğraşması gibi gemilerin derin dışıcellerini; fırkalarının çark kaviatörleri hesap ediyordu.

denilebilirdi. İngiliz batında bazı aksaklıklar oldu, yarı teşkilât almak için bazı gemiler hatta stop etmek mecburiyetinde kaldılar. Keşif kuvvetleri ve öncüler ana kuvvetin atagını artmış oldular. Alman keşif kuvvetinin öncüleri de bu kümeye dahildi. Her iki taraf öncüleri arasında bir çarpışma oldu. Bu çarpışmada İngilizlerden Defence almanlardan Wiesbaden müteakiben ağır yaralar aldılar. Her ikisi de hareketsiz kaldı.

Saat 19,35 te amiral Jellicoe'nun teşkilat manevrası bitmiş oldu. İngiliz filoları bu manevrayı müşkülâtla fakat muvaffakiyetle başardılar.

Invincible batıyor :

Amiral Scheer şimalden gündüğüne doğru bütün ufku İngiliz kuvvetleriyle çevrilmiş olduğunu gördü. Alman keşif kuvvetleri ve Alman hattı bir ateş çemberi içine giriyordu. Amiral Hipper gemileri ağır isabetler almış ve şarka doğru itilmeğe başlamıştı. Bu sırada Hipper kuvvetleri üzerine bilhassa Hood'un kuvvetleri müessir oluyordu. Fakat amiral Hipperin sancak gemisi Lützow dan kalkan bir salvo amiral Hood'un bulunduğu Invincible kruvazörüne isabet etti. Büyük bahasını isri üzerinde yürüyen amiralin gemisi birden bir alev ve duman kömesi içinde parçalanıp göklere çıktı. (20.000) tonluk gemi bir kurşun kalem gibi orta yerinden kırıldı. Germania başı ve kacı denizin dışında birbirine kayıttular. Lion'i ve dolayısıyla amiral Beatty'yi kurtaran talih Invincible ile Amiral Hood dan aynı tıfı esirgemişti. İngilizler bu suretle üçüncü ağır kruvazörlerini kaybetmiş oluyordu.

Lützow un bu muvaffakiyeti bûsbütün bedavaya gitmemiştir. Lützow baş tarafından ağırca bir yara almış, baş taraf vangin içinde kalmış ve tamamen suya gömülmüştü.

Alman donanması geri dönüyor :

Amiral Scheer bu anda solki talimlerinde alman donanmasının bütün bir dikkat ve ihumam ile çalıştığı bir manevraya müdarracaattan başka çare kalmadığını ve ancak bu suretle kat'i neticeli bir muharebeye mecbur olmaktan kurtulabileceğini anladı.



Filotillayı hücumu kaldırdı. « İngiliz topçularını ve İngiliz hattını sarsmak ve bundan istifade ederek ( 16 ) kerte muharebe geri dönüşü yapmak » Scheer'in kararı bu idi.

Filotilla komodoru; Alman ana kuvvetinin müşkül olan vaziyetini hissediyordu. Filotillasile ateşe atılır gibi düşman ateşi içine atıldı; İngiliz hattını oynattı. Alman büyük gemeleri ters yüzü garı döndüler. ( Kroki - 4 )

Muharebe geri dönüşü dediğimiz bu dönüş düşman ateşi altındaki donuşların en tehlikelidir. Çünkü gayet aşıkâr; gemiler dönerken hemen hemen olduğu yerde dönüyor ve bütün düşman topçu tesiri üzerlerinde tekâsüs ettiriliyor.

Görülüyor ki İngiliz ana kuvvetile Alman ana kuvveti arasında bir topçu muharebesi başlarken kesilmişti. Scheer bir muharebe kabul etmekten çekinmişti. Alman donanması çok üstün olan düşmanına bir de bu saatte görülen bozuk tabiiye vaziyetile mukabele ve mukavemet edemezdi. Amiral Scheer donanmayı ele aldığı zaman hazırladığı harekât plânlarını esasla nasıl hazırlanmıştı; bunu evvelce arzemiştik. O İngiliz donanmasını kendisini üstün bir kuvvetle muharebeye ihtar etmesine meydan vermiyecekti. Fakat acaba bir muharebeden kurtulmak bu vaziyette mümkün olabilecektir mi ?

Alman donanması çekilirken yaralı Defence'i batırdılar. İngiliz ağır topçuları da yaralı Alman kruvazörü Wiesbaden üzerine ateş açılar. Amiral Scheer kuvveti bir sis ve duman perdesi içersinden cennubi garbi ritikaminde sahnedan çekildi.

Amiral Jellicoe Alman art gemilerini, amiral Hipper kuvvetlerini ağır ateşle ezmeğe başladı. Lutzow bir isabet daha alarak hattın sarkınğa başladı.

Saat 19,55 e kadar ( 20 ) dakika müddet Almanlar İngiliz ateşinden uzaklaştılar. Lutzow'un bag tarafundan aldığı yaraları üzerine gelen bir diğer; omi artık hattaki mevkini tekrar almaktan menediyordu. Amiral Hipper arkadaşlarının yanından sızılıp cennubi doğru düşüyordu. Muharebeyi terkini edecekti ? Amiral; talihle kolayca teslim olmak mevzinde değildi. Bir mülhrip çağırıdı, ve muharebe ortasında gemisini değiştirmeye karar verdi. Lutzow'dan kesif kuvvetleri kumandani amiral

foru indirildi, bu andan sonra kesif kuvvetleri kumandani yoktur; hatın uç gemisi Derfflinger rehber vazifesini aldı. Amiral Hipper için muharebe geçtikten sonra diğer bir kruvazöre geçmek müşküldü. Muharebe esnasında onları durdurmak kabül değildi, düşmanla ateş teması vardı. İngiliz ana kuvveti Alman artçılarını ateş altında bulunduruyordu.

Amiral Scheer bu rota üzerinde devam etmekle en yeni ve en güzel gemilerini kaybedeceğine düşündü. Bu rota üzerinde seyrederse bu gemiler bütün toplarını kullandıktan kötü bir tabiiyenin kurbanı olacaktı. Bu yol Scheer sahilden ve vatanından açıyordu. Sonra Wiesbaden el'an batmıyordu. İçerisinde çalışılan bir iki topla el'an ateş ediyor sonuna kadar bir müddetle karar vermiş görünüyordu. Hiç olmazsa bir filotilla gönderip bu cesur arkadaşları kurtarmak mümkün olmaz mı idi ? Scheer İngilizlere son bir hamle yapmağa karar verdi; tekrar 16 kerte muharebe dönüşü yaparak İngilizlere levergüli etti. ( Kroki - )

Saat 20,12 de sis içersinden Alman donanması tekrar İngilizlerin karşısına çıktı. Bu sırada Jellicoe da Scheer'in peşi sıra cennubi garbiye tevaccüh etmişti. Almanların meydana çıkması ile İngilizler müthiş bir ateş açılar. Alman kesif kuvvetleri ve Alman III. Filası ezici bir topçu ateşine girdiler. Alman donanması intihara karar vermiş gibi İngilizlerin üzerme yürüyordu; Wiesbaden el'an yüzüyordu; kruvazörün maghani bir surette ana kuvvetinin kendisine doğru geldiğini görmeye büyük bir umide düşüncü muhakkaktı. Fakat Alman amiralının bu hareketi beyhude idi. Bu ateş içine düşmüş bir mahkûmun çaresizliklerine benzeyordu. Kendisinin yine yalnız bitkin ve ezgin kesif kuvvetlerle III. Filası ateş altında idi. Ne tabiiye vaziyetini değiştirmek ve ne de Wiesbaden'i kurtarmak mümkün değildi. Alman gemileri müthiş İngiliz ateşi altında ancak 10 dakika dayanabildiler. Bu vaziyette talihle bozukluğundan başka Alman topçusunu gözü karanlık sarkısfunda artık bir şey göremiyordu da. Lutzow'dan başka şimdi bir de Seydlitz alemler içersine gömülmüştü. İki Alman kruvazörünün akıbeti şüpheli görünüyordu.

Bu sırada amiral Hipper henüz bir torpilotadır. Bir kruvazöre geçmek için çalışıyor.

İngilizlerin adedi üstünlüklerinden başka, çok müsait ziya zarfı altında ateş etmeleri karşısında amiral Scheer İngilizlerle teması kesmek ve bunun için de ters yönü tekrar geri dönmek ihtiyacını duydı. Fakat bu dönüş bu defa pek kolay olmayacaktı.

Saat 20,15 te Friedrich d. Gr. nin direğinde « 16 kerte muharebe geri dönüşü » işareti yeniden görüldü. Fakat amiral bu defa bir filotilla hücumu ile İngiliz ateşini üzerinden atamayacağını (şakir etti. Dört saattebirer muharebe yapan ezilen ve halen yangınlar içersinde bulunan; kumandanları bir mahrıpte harp sahnesinde dolaşan keşif kuvvetlerine mecbur tarifi işareti kaldırdı. « Ran an den feind! » Bu emir bazı emirler ve bazı ifadeler gibi diğer bir dila kısaca ve sade bir mukabil bularak çevrilmez. Bu emrin manası « Alman imparatorluk bahriyesinin hayatı ve şerefi « şadedir; düşmana saldırınız » demektir.

Alman kruvazör filosu ve flotillaları bu emrin manasını bütün vuzuhile kendi kalplerinde duyular, İngiliz ateşi içersine pervasızca saldırdılar. Alman keşif kuvvetinin uç gemisi olan Derfflinger müteaddit isabetler aldı. Bu gemi ve arkadaşlarının bu muharebeden yuzme ve kısmen de hatta muharebe kabiliyetlerini muhafaza ederek çıkmaları bir harikadır. Alman keşif kuvvetlerinin bu birnehaba saldırıları İngiliz hattını şiddetle sarstı. ( Kroki - 5 ) İngiliz büyük gemileri torpito hücumundan sakınmak üzere iskeleye döndüler. Bu İngiliz dönüşünün; bir kaç Alman gemisi önünde; bu büyük İngiliz hattının sarılması bir çok kitneseler tenkit ederler. Alman muharebe kruvazörlerinin bu her şeyi göze alınıp bir vaziyetteki hücumları önünde batı hiç oynatmaması amiral Jellicoe için belki mümkün değildi. Bilhassa torpito hücumlarından sakınmak lazımdı. Bu sakınma manevrasının niçin düşmandan açarak yapılmıyorsa düşman üzerine dönerek yapılmadığı sorusuna layık bir mütaleadır? Düşman üzerine doğru yapılan bir kaçınma manevrası düşmanla karşılaşmak arzı edilmemesi lâzımgelen ateş temasını

daha fazla idame edermi? Amiral Jellicoe, onun yakın mesafeden bir topçu muharebesi yapmamak hususundaki prensibi burada da kendisini hissettirmektedir.

Saat 20,18 de ( kroki - 5 ) te görüldüğü üzere Alman gemileri düşman ateşi altında geri dönüyorlar. Amiral Scheer düşman ateşini kendi gemisi üzerine alıp diğer gemileri biraz rahatlandırmak için tekni filolar sancaktan dönerken kendisi meydana çıkıp bir açık hedef teşkil etmek üzere iskeleye döndü. Bu karar ve hareket o andaki vaziyetin kumandanı da doğurduğu bir fikir ve karardır. Filoların içersinde bir tek geminin bilhassa K. gemisinin bu suretle aksi bir cihatten dönmeye başlaması diğer gemi ve filo kumandanları için bir işaret hatası olmuş gibi bir hisle kendi hareketleri üzerinde bir itimatsızlık uyandırabilirdi. Netekim böyle bir zahiri yanlışlık vesilesi yokken dahı İngiliz muharebe kruvazörleri bağlanıyordu o mecbur işaret hatasına düşerek kumandanın fikir ve kararı haricinde hareket etmişlerdi. Amiral Scheer'in işaret ve emri hilafında kasten gemisiyle bu şekil hareketi Alman hatında gayet iyi anlaşıldı ve hiç bir yanlışlık olmaksızın gemiler amiralin fikrine imtisal ettiler. Kumandanın karar ve niyetlerine itikak yanında; mevcut en mükemmel işaret vasıtaları yine dünya nakıs kalesidir.

Bir kumandan için en ideal emir vasıtası kendi fikir ve kararlarını maden birliğlere ruhan ulaştırabilecek bir anlaşma kurabilmektedir.

Amiral Scheer kuvvetleri batı ufkunda amiral Jellicoe'nun gözü önünden tekrar kayboldular. Bu sırada amiral Beatty hallet ve teleevvir içinde idi. Alman dönmemesini elden oduğuna gibi gözden de kaçırılmakta olduğunu görerek fevkalade sahırsızlanıyordu. Başkumandanı teklif etti « Muharebe filolarının en uça olan fırkasının beni takip etmesine müsaade ediniz. Hattın düşman dönmemesini yolunu kesebileceğiz » dedi. Bu işarete amiral Jellicoe'nun sancak gemisinden bir cevap çıkmadı.

İngiliz ateşine maruz olarak ortada yine yalnız Alman keşif kuvvetleri kalmıştı. Alman keşif kuvvetleri beşer kuvvetinin

en son gayretini sarfederek tutunuyorlardı. Amiral Hipper el'an çıplak bir torpito üzerinde muharebe sahnesinde dolanmaktadır.

Wiesbaden iki düşman donanma arasında kalmıştır, el'an yüzmektedir. Bu kruvazörle fazla meşgul olmaklığının sebebi vardır.

Büyük harp içinde birçok Türk askerlerin osmanlı sınırları dışında harp ettiği malumdur. Bu kabil askerlerden Skagerrak büyük deniz muharebesine iştirak eden denizci arkadaşlar vardı. Bu tarihi arkadaşları bizim tarih veğan veğan kaydedecektir. Yalnız bunlardan birini; aramızda bulunup konferansı hatıralarile karşılaştırarak dinliyen binbaşı bay Cevdeti işareteceğim. Kendisinin canlı hatıralarına arkadaşların hususi bir sohbetle alaka ile dinliyeceklerini tahmin ediyorum. Türk zıbbillerinden; muharebenin en ağır yükünü taşıdığına gördüğümüz keşif kuvvetleri ve filotillalar içinde bulunuyorlar vardır. Wiesbaden'de de makine yühaşısı bay Sait bulunuyordu.

Wiesbaden 31 - mayıs günü batmamıştır. Bütün gece su üstünde kalmış sağ kalan beş on kişi; sabaha kadar alınan torpitoların gelip kendilerini alacaklarını umit etmiştir. Ertesi gün filhakika torpitolar görünmüş, fakat görünen bu torpitolar ingiliz torpitoları çıkmıştır. İngilizler gemiyi torpilletmişler ve hiç kimseyi kırtarmamışlardır. Gemi batarken bir kolu kopmuş vaziyette geminin ikinci kaptanı ile beş on kişi denize atılmışlar ve saatlerce yüzmüşlerdir. 24 saatten sonra bu sağ kalan on kişiden üç kişi su yüzünde tutunmaya muvaffak oluyor. 30 uncu saatte bunlardan genç bir neferle sağları bir ateşçi onbaşı canlı kalabilmişlerdir. Fakat bu saatten sonra bu genç nefer de su içinde, bu umutsuz mücadelede, kuvvetinden evvel maneviyatını ve akli muvazenesini kaybederek sulara karışmıştır. Gök ve denizden mürekkep çıplak bir dekor içinde bütün arkadaşlarının teker teker dokunmaları ve artık sıranın sonuncu olarak kendisine geldiği düşünceleri arasında sağlam ateşçi onbaşı daha 8 saat mücadele etmiş ve suya girdikten tam 38 saat sonra bir bitaraf gemi tarafından kırtarılmıştır. Yüz günü bir kaç saat su içinde kalanlar; iki güne

yakını su içinde gecemin ayazıla güneşin sıcağını iliklerinde duymanın ne demek olduğunu pek ala bilirler.

Wiesbaden kruvazöründen bu harikolâde mukavim ateşçiden başka tek bir fert kurtulmamıştır. Bu kaybolan askerler arasında arzetteğin aziz Türk zabiti de vardır. Haurasını arkadaşlar önünde hürmetle anarım.

Arbk 31 - mayıs saat 21 e geldik. Bu saatte sular tamamen karardı. Karanlıkla beraber büyük topların uzun menzalleri kesildi. Bu suretle büyük ingiliz donanmasının henlik ve haviyeti kayboldu. Karanlık küçük kuvvetlere taraflar olan meşguliyetle etrafa hakim olmuştu. Dost ve düşman muhrip-leri hep berikrine karışmış, meydan arık torpito silâhına kalmıştı.

C.1 Gecenin vaziyet ve temashası :

31 - mayıs günü saat 21 de yeni bir dönüm noktası gelmiş çatmıştı. Her iki başkumandanın vaziyetli münakaşa ve karar vermeleri lâzımdı. Çünkü artık gece başlamıştı.

Amiral Scheer : Kısa bir muhakeme ile kararını verdi. 1 - Haziran - 916 sabahı gün ağarıırken eğer şimdi olduğu gibi vatala ile kendi arasında üstün düşman donanması kalırsa vaziyet fena olurdu. Krokiden görülmektedir ki amiral Scheer kuvvetleri şimdi garptadır.

Fecir saat 4 te başlıyordu. En kısa yoldan vatana gitmek lâzımdı. Bu yol üzerinde düşmana çarpmak mukadderdi. Fakat bu gece çatışı büyük ingiliz donanmasına çatışın en ucuzdu olacaktı.

Saat 21,14 te Scheer telsiz ile donanmasına şu emri verdi :

« Donanma ana vatana dönecektir. »

« Her şeye rağmen Hortus Riff rotası. »

« Sürat 16 mil. »

Amiral Scheer'in muhakeme ve kararı üzerinde fazla bir münakaşa yapılamaz. Bütün eserlerde bu kararın sıbhatı üzerinde ittifak edilmiştir.

Amiral Jellicoe : Sir John Jellicoe'un karşısında muhakeme «maka işler çok ve karışık idi. Birçok dost ve düşman filotilla



larile karışık olan bu sahne de gece muharebesi yapmak bir felâket olmaktan başka bir işe varamazdı. Fakat fecir vakti; alman donanmasını üslerine gitmekten mençü araba hangi yolu kesmek lazımdı. Alman körfezi Alman - İngiliz mayınları ile dolu idi. Bu körfeze yalnız 915 senesi nihayetına kadar İngilizler ( 4500 mayın ) dökmüşlerdir.

Gerek İngilizlerin ve gerekse almanların dökmüş oldukları mayınlar her iki tarafın haritasında birer sıklık gibi işaret edilmişti. Binaenaleyh Şimaldenizinde donülecek ( Alman körfezinde demeli ) yer kalmamıştı. Bu sıklıklar arasından garp tarafta kalmış olan alman donanmasının ana vatanı gitmek üzere takip edeceği yolu muhakeme etmek lazımdı.

Ortada dört yol vardı:

- 1 — Horns Riff geçidi.
- 2 — Helgoland orta yolu.
- 3 — Ems geçidi.
- 4 — Baltık yolu.

Dördüncü yol ihtimallerin en uzağıdır. 350 mil kadar bir mesafe tutuyor ki bu yoldan gitmek gündüze kalmaktır. Amiral Scheer gündüz muharebesi yapmaktan çekindiği için bu yolu herhalde seçmezdi. Maahaza amiral Jellicoe elindeki kuvvetle bu yol kontrol edilebilirdi. Amiral Jellicoe bu yolu hiç hesaba katmadı.

Ems geçidi görüldüğü üzere uzun ve dolambaçlı idi. Geriye Horns Riff ve Helgoland yolu kalıyordu.

Eğer evet bütün tarifi tenkidı yapanların herşey olup bitikten sonra eğer diye başladıkları gibi, biz de eğer diye başlayacağız; eğer Jellicoe 31 - mayıs saat 21,00 den sonra Horns Riff kanalını ( 10 ) mil cenubunda yol verse idi. 1 - haziran sabahı fecirle beraber amiral Scheeri tekrar muharebeye ihtar edecekti. İngiliz donanması üstün süratle bu sevkulceysi hareketi yapmağa muktedirdir. Kesasen ortaklık kararırken bu gecide Jellicoe Scheer den daha yakın bulunuyordu.

Amiral Jellicoe alman donanmasını grupta garp tarafı bıraktığı için onların herhalde Ems yolunu tutacaklarını

düşündü. Ve cenup rotasını takibe karar verdi. Amiral Scheer'in en kısa fakat en çetin yolu, Horns Riff kanalını tercih edeceğine pek ihtimal vermedi. Yalnız bu yol üzerinde hiçbir şey yapmamış olmamak için emrindeki mayın gemisini Horns Riff geçidine koşturdu; orada erveler dökülen mayın batı yama dağır bir has tesisi ettirdi.

Amiral Jellicoe cenup ortasını takip etmekle 1 - haziran fecrinde diğer iki yoldan tamamen açılmış bulunuyordu. 1 - haziran sabahı Horns Riff ten ( 43 ) mil ve Helgoland orta yolundan ( 25 ) mil açık bulunuyordu. Amiral Jellicoe yalnız bir yolu tutuyordu. Scheer diğer yakın iki yollar değil hattı en uzak olan Kattegat - Baltık yolunu tutsaydı yine kurtulacaktı.

İngiliz başkumandanı bu mülâhazalar üzerinde iken saat 21,20 de amiral Beatty bir hayal halinde amiral Hipper kuvvetlerini gördü ( kroki - 5 ). Gündüzkü mücadelenin teskin edilemeyen hararetille derhal ateş açtı. Almanlar garptan şarka bakışları için karanlık içinde hiçbirşey görmüyorlardı. Seydlitz iki büyük isabet aldı. Bu sırada alman keşif kuvvetleri başına olan Hipper geçememiştir. Seydlitz aldığı yeni isabetle ateşler içersinde battan çıktı ve geri sarktı. Şimdi alman keşif kuvvetlerinden Lutzow'dan sonra Seydlitz de battan çıkmıştı. Amiral Beatty'nin karanlıklar içinden açtığı müflüş ateşten bötün alman keşif kuvvetlerini 12 alman filosu kurtarmıştır. Dreadnought sınıfından eski olan bu gemiler gündüz muharebesine iştirak edememişlerdi. Gündüzün onları krokilerde gördük; hep geride kahlılar. Amiral Scheer eskiden bu filonun komandanı olduğu için ve bu filo mürettebatının ikinci sınıf bir vazifeye ayrıldıklarını ilân etmemek için denize çıkarken onları da beraber almıştı. O, amiral Jellicoe ile çarpışacağını ümit etmemişti. Halbuki bu şekilde gemiler kandasına dizbağı olmuştu.

Amiral Scheer hatırasında bu gemileri beraber aldığından dolayı nasim olmadığının söyler. Fakat burada bir husiyat gizleyiş olduğu muhakkaktır.

Bu gemiler, 31 - mayıs saat 21,20 de amiral Beatty'nın, başsız kalan Hipper gemilerini bütünüle harap olmaktan kurtarmıştır.

Alman H. filosu Beatty arasında ( 15 ) dakika bir ateş alış veriş oldu ve tekrar aralıktı oldu bir sükut sardı.

Amiral Hipper Molteke'ye çıkıyor:

Lützow başı ( 17 ) metre suya gömülmüş, pervaneleri havaya çıkmış bir halde dolanıyor. Gemi henüz batmamış. Seydüz ( 120 ) mermi yemiş ( 1 ) torpido isabeti almış. Gemi bir harabe halinde idi, batmamıştı, müşkülâlla yüzüyordu. İki buçuk saatteberi denizde dolayan amiral Hipper nihayet saat 21,57 de Molteke kruvazörüne çıkmıştı.

Saat 20,10 da İngiliz donanması fırkalar halinde zencir rotasına geçti. Böylece Alman - İngiliz donanmaları arasındaki temas kesildi.

Amiral Jellicoe kendi muhrip filotillalarını muharebe filolarının ( 5 ) mil gerisine koydu bu suretle İngiliz batının boyu bütünüle uzadı. Almanlara temas etmek ihtimali bu suretle daha fazla artıyordu. Bu hareketteki amaç diğer bir ifade; İngiliz muharebe filolarını baştan yaklaşıpacak her torpitoya düşman kabul ederek ateş açmakta serbest bırakmaktır. Filotillalara bu emir telsizle verildi.

Fakat muhripelerin bu şekilde kullanılması da pasiv bir karardır. Filotillaları gerisine almakla İngiliz filoları başkumandanı yeni ve güzel bir emniyet formu bulup tatbik etmiştir.

Amiral Scheer Jellicoe'nun muhriplerine verdiği telsiz emrini aldı ve açtı. İngiliz filotillalarını gece teşkilatındaki mevkiileri hakkında bir fikir edindi.

Saat 22,50 de Alman Filotillası İngiliz filotillasının mevkiilerini görüp rapor ettiği zaman amiral Scheer İngiliz donanmasının vaziyeti hakkında oldukça aydınlanmış bir hale girdi.

Saat 23,00 de amiral Beatty ( kroki - 6 ) Alman kısıf kruvazörlerini öncüsüdür diye kendi I, III, kruvazör filolarına ( kendi öncülerine ) ateş açtı. Amiral Beatty'nın kaybettiği

gemilerden ve kaçırdığı Alman gemilerinin hirs ve hareketinden mülevvelit haddetme haddat yoktu. Fakat karanlık ve (10000) metre kadar olan mesafe İngiliz dost gemilerini kurtardı. Beatty ateş kestti, bir ziyan olmadı.

Etrafta top sesleri durmuştu. 31 Mayıs gününün bitmesine (11) saat kalmıştı. İngiliz donanması dört kola cenuba doğru seyratiyor, her kolun gerisinde bir Fil. var. Alman donanması Jellicoe'nun artı gemilerine avları olarak Horns Riff kanalına doğru akıyordu. Yüksak suretle karanlıkları delip giden gemilerde gözler; karanlıklar içinde bir sürü düşman beknesi vehmediyor, asabın en çok gerilebildiği bu dakikalarda kulaklar da gözler gibi insanları sık sık aldatıyordu.

31 - Mayıs - 916 nın son teması.

Karanlık bir gecede bir deniz teması ve muharebesi hakkında verdiğimiz fikirler itibarıyla bir iki misal göstereceğiz.

Frauenlohe batıyor :

Alman donanmasının sol yanı ve İngiliz donanmasının sağ yanını örten hafif kruvazörler saat 23,30 da yekdiğerini 3000 metre mesafeden gördüler. Her iki taraf yekdiğerine tamama isareti ( parula ) sendi. Tereddüt ile oyalayıcı cevap karşısında her iki taraf 700 metreden top atışına başladı. Mesafe birden böyle bir makinalıtolek menziline umıştı. Her iki tarafın ısıldıkları yandı, topları ve topcuları şimşekler gibi çalıştı. ( Dublin ve Birmingham ) iki İngiliz kruvazörü battan sarktı. ( Elbing, Hamburg ) iki Alman kruvazörünün güvertesi bir yangın yerine döndü. Bu sırada müthiş bir teraka duyuldu. Bir İngiliz kruvazörünün ( Southampton'un ) bu kadar yakın mesafeden istifade ile attığı bir torpido ile bir Alman kruvazörü ( Frauenlohe ) isabet aldı. Gemi iskele yardımcı makine dairesinden torpillemişti. Bütün elektrik tenviratı bir anda söndü. Denizin, karanlığın ve düşmanın önünde simsiyah bir tekne içinde kruvazör iskele tarafına devrilmeğe başladı ve bütün mürettebatı ( 11 zabat, 300 nefer ) sular ve karanlıklar içine gömülüp gitti ve etrafı yeniden bir ölüm sükutu zardı.

Alman İngiliz ana kuvvetlerinin yanlarını ortan hafif kruvazörler arasında böyle yıldırım gibi ani bir musademe olmuş ortalığa tekrar eski derin sessizlik hâkim olmuştu.

Aruk 31 - Mayıs - 916 günü dünya yüzündeki kanlı ve tarihi sayfasını bitirmiş oluyor. Bu dakikada İngiliz - Alman başkumandanları gayip ve kazançlarının ne olduğunu henüz bilmiyorlardı.

#### 1 - Haziran - 916:

Saat 00,30 kadar her iki taraf yüksek sürat ve her an bir hâdisenin vukuunu bekleyerek yollarına devam ettiler. (Kroki - 8)

Alman ana kuvveti İngiliz filotillaları içine giriyor:

Saat 00,30 alman ana kuvvetinin üç gemisi İngiliz ana kuvvetinin gerisinden gelen İngiliz filotillalarından en garpteki IV. üncü Flt. içine daldı. İngiliz muhriplerinden başta bulunan üç bot (1000) metreden alman büyük gemilerini gördü ve pırlıdıkla tanıma işareti (parula) sordu. Alman hattının üç gemisi Westfalen derhal açığa ve karanlığa doğru döndü. İngiliz filotillası için büyük alman gemilerinden mürrekkep zengin hedefler belirmişti. IV. filotillanın gerideki muhripleri derhal torpido hücumuna kalktılar ve bir çok torpido atıldılar. Alman ana kuvveti sancığa dönerek bu torpidolardan kaçındı.

İngiliz Filotillasının ncu alman ana kuvvetinin ateşinden kaçmış, ardı ana kuvvete hücumu kalkmıştır. Karanlık ve bu düşman ateşi karşısındaki heyecan, iki İngiliz muhribini yekdiğerine bindirdi. Çarpışan botlar hattın geri sarktılar. Alman ana kuvveti top ateşi yapmak için ısıldıklarını yakmıştı. Bütün İngiliz muhripleri bu ısıldaklara toptarile ateş ettiler.

Westfalen, Nassaw, Rhomland gibi alman hattının üç gemilerinde ısıldaklar harap oldu, köprüüstü, kumanda mevkii personeli yaralandı ve kısmen sükut etti. Nassaw zırhlısının kumandanı da yaralandı.

Saat 00,30 da şimşek gibi çıkan ve dakikalara intisar eden bu çarpışma yine derin ölü bir sükuta kalbeldi. Muhasım kuvvetler arasında temas kesildi. Her iki taraf yoluna devam etti.

Alman hattının aldgı emir mucibince her şeye rağmen Horns Riff yolunu takip etmeleri lazımdı. İngiliz filotillalarından mürakkep bir cehennemden geçmeyince bu yol aşılamazdı. Almanlar bu cehennem geçidini geçmeğe devam ettiler.

Bir alman zırhlısı bir İngiliz muhribine bindiriyor.

Alman gemileri tekrar yola düzöldükleri sırada alman hattının üç gemisi Nassaw iskele tarafında biraz evvelki İngiliz filotillası botlarından bir tanesini (400) metre mesafede gördü. Bir zırhlı ve bir muhrip karanlık bir gecede bu kadar yakın bir mesafede ... Bu müthiş bir muvacehe idi. Alman zırhlısı İngiliz muhribine bindirmek üzere derhal iskeleye döndü. Muhrip bu çarpışmanın felaketinden sakınmak üzere sancığa alabanda etti. Fakat arayerdeki (400) metre mesafe saniyeler içinde kapandı. Ve birbirine denk olmıyan iki tekne saniyede (20) metrelik bir süratle birbirine çarptı. (Nassaw - Spitfire).

Zırhlı evvelâ 5 - 10 derece sancığa yattı. Köprü üstü ve torpido ağıları sademeden parçalandı. En baştaki bir 15 s/m top yerinden oynadı ve kundağıla beraber güvertayı parçalıyarak meydana çıktı. Zırhlı istediği gibi muhribe tam bodoslamasıla bindirmeğe imkân bulamamıştı. Kendi iskele tarafında sukasını hizasında (3.5) metre murabbai bir delik açıldı ve içeriye kuvvetli su girdi. Almanlar derhal ilk iş olarak bu deliği kapadılar. Sualtındaki tahminlerde kazanılan meke ile gemi tehlikeli vaziyete düşmedi ve (15) mil süratle yoluna devam etti.

İngiliz muhribine gelince:

Muhrip alman zırhlısına çarparken alman gemisinin bordasındaki (15) s/m lerden bir tanesi muhribe ateş etmişti. Muhrip çok yakın olduğundan mahrekin ölü zaviyesinde kalıyordu. (15) s/m lik mermi infilak etmeksizin muhribin bacasını deldi ve peçti ve baca saçınları köprüüstünü ve etrafını yıktı. Çarpışma ile beraber muhribin baş tarafı olduğu gibi koptu, gemiden alevler içinde bir parça ayrılıp denizlere uyarak sarkmağa başladı. 35 kişi, bu yangının içinde 30 metre tutan geminin başı ile asıl ana teknedan uzaklaştılar. Muhribin geri kısmı, su



kesinî altındaki bir perdenin beslenmesi ve İngiliz mürettebatının fevkalade gayret ve maharetile yüzmeye devam etti ve ateş sahasından uzaklaştı. İngiliz gemicileri bu muhribi baş tarafı vok olarak vatana döndürebilmişlerdir. ( Kroki - 8 ) de

#### Alman hafif kruvazörlerinin vaziyeti:

Alman hafif kruvazörlerinin yani; alman ana hattının sol yanını örten kruvazörlerin vaziyeti çok kötü idi. Kendilerini İngiliz muhriplerinden korumak için sancığa gelmek isteseler kendi ana gemilerinin üstüne çıkmış olacaktı. Karanlık tekneleri birbirine karıştırıyordu. Bu sırada dostan da ateş yemek ihtimali vardı. Bu anda Şimadenizinin bu sahasında İngiliz-alman bir çok gemiler bir düğüm haline girmişlerdi. Amiral Scheer'in verdiği çetin kararın en güç tarafı çözülmüyordu. Alman hattı İngiliz hattını yapıp geçmek üzere idi.

Alman hafif kruvazörleri İngiliz filobitlâsından sakınmak üzere sancığa geldiler, çarınca kendi hatları arasından geçmeye mecbur kaldılar. 400 metre aralıkla 16 mil gibi yüksek bir süratle seyreden alman ana gemileri hattı arasından geceleyin ve düşman önünde bir yarına manevrası yapılacaktı. Bu mümkün ve tehlikeli bir manevra idi. Kruvazörlerden bir tanesi geçti. Bu kruvazör ile beraber alman hattını yapıp garp cibetine bir alman muhribi de geçiyordu. Alman büyük gemisi bu İngiliz muhribi zannederek üzerine ateş açtı. Muhrip manevradan aciz bir vaziyette ve kendi arkadaşının eli ile yaratılmış olarak gerilere doğru sarktı. İkinci alman hafif kruvazörü de İngiliz muhriplerinden kaçmak üzere kendi ana kuvvetinin arasından garba geçiyordu. Karanlık düşman ateşi, mesafe sürat, gedik darlığı..... bütün bunlar birbirine karıştı, manevra muvaffakiyetle yapılamadı, kruvazör alman büyük gemilerinden ( Posen ) ile çarpıştı. Bu kruvazör Skagerrak muharebesi hakkında alman öncü öncüsü torpitoların yardımına koşan ve ilk muharebeye başlayan Elbing kruvazörüdür.

Biraz evvel iki İngiliz muhribi birbirine çarpışmıştı. Sonra bir alman zırhlısı ile bir İngiliz muhribi birbirine bindirdi. Şimdi de bir alman hafif kruvazörü ile bir alman zırhlısı biri-

birine bindiriyordu. Çarpışma hafif olmuştu, lakin kruvazör küçük tarafından büyük bir yara aldı. Her iki makine birden su ile doldu ve gemi içindeki bütün tenvirat söndü, gemi tamamen karanlık bütün muhabere boruları ve kumanda telgrafları sükût etti, dümen makinesi bozuldu, gemi 18 derece bir tarafa yattı ve hafif sarktı. Deniz muharebelerinde battan sarmak demek bir felâkete uğramak ve akibeti meçhul bir sergüzeşle girmek demektir. Çünkü diğer gemiler yoluna devam eder siz gayret ve iradenizle vehhayet talinizle yapayalnız kalırsınız. Alman hafif kruvazörü de yolsuz, dümensiz, ışksız ve 18 derece bir tarafa yatmış vaziyette muharebe kabiliyetinden değil battı seyir kabiliyetinden de mahrum olarak arkadaşları arasından geri sarktı. Bu gemi içinde de bir türk zabiti vardı. [1]

Gece bir deniz teması ve muharebesini göstermek üzere arzettiğim bu hadiseler sabaha kadar bir kaç defa tekrâr oldu. Burada bir alman kruvazörü ( Rostock ) İngilizler tarafından torpitolandı. Bir İngiliz eski zırhlısı ( Black Prince ) alman büyük gemileri tarafından top ile parçalandı. Bir alman eski zırhlısı ( Pommern ) bir torpito isabetiyle cepaneliği infilak ederek orta verinden bölündü ve parçalandı. Alman büyük kuvveti böylece sabaha kadar IV, XIII, IX, XII. inci İngiliz filobitlâsına çarpa çarpa İngiliz hattını yarı ve sarka geçti.

#### Alman büyük gemilerinin muvaffakiyeti:

Gece dost ve düşman gemilerini tefrik etmek mekûlâtı içinde en mütereddit ve heyecanlı bir seyirden sonra yekdiğeri arasındaki irtibatı kaybetmeden bir çok torpito hücumlarına maruz kalıp bir çok kaçama manevrası yaptıktan sonra tekrar emrolunan rota üzerinde bolusan alman büyük gemilerinin garptan sarka geçmesi büyük bir muvaffakiyettir.

#### İngiliz büyük gemilerinin vaziyeti:

Amiral Jellicoe gece başlarken cenup rotasında seyir başladıktan sonra İngiliz Admiraltısı kendisini telsizle buldu, ve ona hayati bir haber verdi. Amiral Scheer'in alman birliklerine

Elbing ile türk zabitanın akibeti konferansta gösterilen niaka üzerine tafellen anlatılmıştır.

« Her şeye rağmen Horns Riff rotası. Sürat 16 mil » diye verdiği; alman donanmasının gece seyir istikamet ve kararını bildirdi.

Admiraltı alman kumandanının « 09.15 » teki telsizini 1 - Haziran 00.30 da yanı emir Scheerden çıktıktan 03.15 dakika sonra deşifre edilmiş vaziyette ingiliz başkumandanının masası üstüne koymuştu. Bu sırada ingiliz filotillaları da alman ana kuvvetile çarpışıklarını başkumandana bildiriyorlardı.

Admiraltının haberi, ingiliz filotillalarının raporu; alman ana kuvvetile alman kumandanının kararı hakkında Jellicoe'ya bir fikir veriyordu. Fakat bunlar amiralın kararında hiç bir değişim yapmadı. Çünkü amiral; admiraltının telsizine itimat etmemişti. İngiliz filotillaları da gece gördükleri kruvazörleri alman büyük gemileri diye tahmin edip aldanabilirlerdi. Admiraltının telsizine itimat edemiyordu; çünkü hatırlarız ki bir gün evvel admiraltı alman ana kuvveti zevalde limandadır dediği zaman hakikatte amiral Scheer Şimaldenizinin ortasında çıkmıştı. Filotillalarda bir çok yanlış raporlar vermişler bir hayli işaret hataları olmuştur. Amiral Jellicoe da hiç bir şeye inanmamak ve her şeyi mantıkla ve hesaplara kararlaştırmak hisleri büsbütün ayaklanmıştı. Eğer amiral bu sıralarda fikri bir cevvaliyet ile kararında bir değişiklik yapsaydı sabaha doğru almanların behemehal hiç olmazsa art gemilerini imha edebilirdi. Fakat Sir John Jellicoe da ingiliz büyük donanmasının emniyeti dışında kendini zayıflatıcı bir imha muharebesi arzusu hakim değildi.

1 - Haziran sabahı 04.00 teki vaziyet ( kroki - 7 ) da görülmektedir. Alman büyük kuvvetile ingiliz büyük kuvvetleri arasında bu saatte 23 mil mesafe vardır. ( Bu kroki gece temaslarını ve umumî olarak vaziyeti kavramak üzere iyi bir fikir verir. )

Skagerrak muharebesini burada bitiriyorum.

Saygı değer arkadaşların tam bir kanaate sahip olmaları için her iki tarafın top, torpito atışları ve diğer ziyanları hakkında bazı rakamlar vereceğim.

İngilizler Skagerrakta galip biziz dediler. « Çünkü zafer denizlere hakim kalanındır. » diyorlardı. « Muharebenin başında ve sonunda hakimiyet bizde kalmıştır. »

Almanlar da bu muharebenin galibi biziz dediler. « Gemi adedimiz topumuz ve torpitomuz meydandadır. Bu mevcutla biz ingilizlerin yapamadığını yaptık. Onlardan fazla vurduk ve onlardan fazla batırdık. »

Top mukayesesı : ( Atılan mermiler. İsabet. % isabet )

İngilizler:

38.1	s/m . . . . .	1239 ( Grafik - B. )
35.6	« . . . . .	0042
34.3	« . . . . .	0779
34.3	« . . . . .	0754 ( Hafif )
30.5	« . . . . .	1784
		4598

İsabet : 100

% isabet : 2.17.

Almanlar :

30.5	s/m . . . . .	2424
28	« . . . . .	1173
		3597

İsabet : 120

% isabet : 3.3

Buradan alman topçu üstünlüğü açıkça görülmektedir. Bu üstünlük personelin talim ve terbiye üstünlüğünden ziyade keşif kuvvetlerinin ilk karşılaşmaları sıralarında rüzgâr ve güneş, ziya vaziyetinin almanlara müsait oluşundan, alman materyalinin dürbünlerinin daha mükemmel oluşundan ileri gelmiş olduğu kanaatindeyim. Filhakika alman mermi tapaları taviklidir. Zarha vuruyor, nüfuz ediyor ve sonra infilak ediyor. Netekim guroptan sonra alman gemileri garp ufkunda kalmış karanlık kalan garp ufkunun, mahkûm ziya vaziyetinin tesiri altında bidayetteki isabet derecesi düşmüş sifra inmiştir.

Gurup etrafında olan muharebelerin ziya itibarıyla tabiiye üstünlüğünü bir taraftan alıp diğer tarafa verdiğini, talim ve terbiyesi denk, kuvvetleri denkle olanlar arasındaki muharebelerde ziyanın ve bulutun mühim rol aldığını bu muharebede de görüyoruz.

Torpito mukayesesi: (Atılan torpito adedi. İsabet % isabet.)

İngilizler:

74 atılan torpito adedi. (Grafik - C.)  
İsabet : 8.  
% isabet : 10.8.

Almanlar :

109 atılan torpito adedi.  
İsabet : 3.  
% isabet : 2.8.

Bu silâh ta İngilizlerin daha fazla muvaffak oldukları görülmektedir. Alman torpitobot filotillâlarındaki talim ve terbiye İngilizlere üstündü. Buna İngiliz başkumandanı Jellicoe da kabul etmiştir. Buna rağmen İngilizlerin muvaffakiyeti daha fazla olmuştur. Çünkü almanların attığı yüzü mütecaviz torpito gündüz atılmıştır. İngiliz topçu tesirini, İngiliz hatını oynatmak suretile bozabilmek için alman filotillâları uzaktan bir çok torpito atışları yaptılar.

İngilizlerin atışları alman hatının gece kendi filotillâları içersine düşmeleri yüzünden muvaffakiyetli olmuştur.

Torpidonun bir gece silâhı olduğu ve yakın mesafeden se-mere vereceği hakkında bu muharebeden önce bir ders alıyoruz. Bu gün Skagerraktan sonra bu silâhı kullanmak üzerinde bir çok yenilikler yapıldı; uzaktan da torpito ile bir netice almak ve vurmak için bir çok yeni tertipler bulundu. Fakat torpito atışın mermi gibi yeni bir taşih ile tekrar etmek mümkün olmadıgından ilk vuruş vurmuş değilse ondan sonrası yoktur. Torpito bu sebeple yakın mesafe silâhıdır. Ne yapılsa esas yasıflarını muhafaza ettikçe torpito gündüz silâhı ve uzak mesafe silâhı haline giremez.

## Batan gemiler

(Grafik - a) da batan gemiler gösterilmiştir.

İngilizler:

115025 ton.

Almanlar :

61000 "

Almanların yekûnunu amiral Hipperin sancak gemisi olan Lutzow yükseltiyor. Alman zayıflığını 1/3 ü bu gemi teşkil ediyor. Bu gemi aldığı yaralar dolayısıyla hattı çıkarmış ve yapılan bütün gayretlere rağmen vatana getirilemeyip alman filotillâları tarafından batırılmıştır.

İngiliz zayıflığını yükselten yine keşif kruvazörlerine dahil üç büyük kruvazördür. Bunların inşalarında alman usasına göre çok zayıf taraflar vardı. İngiliz gemilerinin cephanelik tertipleri kâfi emniyette değildi. Aldıkları isabetlerle cephanelikleri m-fak etmişti.

Alman mermilerinin bu muvaffakiyetleri bir yandan da evvelce arzettim. Mermi tapalarını tavikli olmasından ileri gelmiştir. Alman mermisi zarba vurduğu anda değil ( % 5 ) saniye sonra, zarba müluz etmeyi müteakip infilak ediyor ve bu sebeple tesiri fazla oluyordu. İngiliz mermilerinde bu yoktu. Alman gemileri buhassa çok mukavimdi. Von der Tann kış tarafından 38.1 s/m lik isabet aldı. Gemiye ( 6000 ) ton su girdi, fakat gemi yine hattaki mevkinin muhafaza etti ve vatanı döndü.

Batan gemi nisbatı :  $\frac{115025}{61000} = 1.8$

İngiliz zayıflığı almanların 1.8 misli fazladır.

Personal ziyanı: (Grafik - D)

İngilizler:

Muharebeye giren : 60000 kişi.  
Esir, yaralı, ölü : 6900 "  
Ziyan nisbeti : % 11.59



## Almanlar :

Muharebeye giran :	45000	kişi.
Esir, yaralı, ölü :	3058	«
Zıyan nisbeti :	$\frac{11.59}{6.79}$	

Zıyan olan personal nisbeti :  $\frac{11.59}{6.79} = 1.7$ .

İngiliz zayıflığı almanların 1.7 mislidir.

Skagerrak muharebesi ve neticeleri üzerinde söyleyeceklerimi burada bitirmek istiyorum. Muharebe hakkında herkesin şahsın hükmü verebileceği kadar malûmatı arzettim, ümidindeyim. Galip ve mağlûp hakkında hüküm vermek artık şahıslara aittir.

Bence; Büyük harbin sevkulceyşine müessir olabilecek mahiyette şüpheli büyük olan bu muharebe neticesiz kalmıştır. Büyük harbin sevkulceyşine müessir bir muharebe çünkü :

a) İngiliz donanması imha edilseydi :

1 — Mütevazın kuvvetler arasındaki bir harp uzadıkça bitirilmemesi nasıl mühim bir rol aldığı malûmdur. Eğer İngiliz donanması imha edilseydi bitirilmemesi üzerinde Almanya ve partisinin nüfuzu artardı. Netekim harbin başında Amerika sularında bir İngiliz filosunun alman kuvvetleri tarafından imha edilmesi üzerine İngilizlerin dünya üzerinde itibarları şiddetle sarsıldı. Eğer böyle bir akıbet Şimaldenizinde vukua gelseydi Almanyanın dünya ile bağları canlanacaktı. Japoya acaba o zaman her şeye rağmen bir Tsing - Tau'ı (Çinktau) uzak şarktaki İngiliz büyük kolonilerine değışmez mi idi? İngilizlerin deniz prestijini kırıldıktan sonra Japonyanın almanlara temayül edeceği; bhusus Amerikanın artık itilaf devletleri sırasına geçmeyeceği tabii idi. Almanya harbi bitirilmemesi üzerinde gaybetmiştir.

b) Alman donanması imha edilseydi :

1 — 916 senesinden sonra İngiliz donanmasını daima muharebeye hazır bulundurmak için sarfedilen para personal, malzeme başka cephelere verilir.

2 — Baltık rus yolu açıktır. Rusya ve müttefikleri arasındaki malzeme, işe, silâh ve personal muvazenesi temin olunur.

3 — İtilaf cephesinde bu muvazene hâsıl olsaydı Rus çarlığı ihlâl etmezdi. Leninin plân ve programları tahakkuk etmez belki bu günün bolşevikliği zuhûr etmezdi.

4 — 917 senesinde başlayan şartsız kayıtsız denizaltı gemisi harbini yapmak almanlar için mümkün olamazdı. Bu şekildeki denizaltı gemisi dünyaya milyonlarca tonluk geminin zıyanına mal olmuştur. Büyük harpten evvelki ile sonraki vapur nakliye ücretleri arasında büyük farklar vardır. 916 senesinde alman donanması ortadan kaldırılsaydı; beşeriyetin ikisadi bünyesine vurulan bu ağır darbe vurulmamış olacaktı.

Büyük harbin sevkulceyşi içinde Çanakkale etrafındaki mücadele ile Skagerrak sularındaki muharebenin bazı benzerlikleri vardır.

Çanakkale ve Skagerrak; merkezi devletlerin Rusya'yı gartan ayıran coğrafyasını bozmağa karşı İngilizler tarafından bir cenuptan diğeri şimalden yapılan birer hamledir. Bunların her ikisinde de İngilizler gayeye varamamıştır. Çanakkale - Skagerrak arasında müteaddit benzerlikler bulunabilir. Arada bir tek fark vardır. Çanakkalenin bir galibi varken diğeri de bu galip yoktur. Çanakkale mücadillerinden birinin elinde tarihi bir zafer varken Skagerrakta muzaffer olan yoktur. Skagerrak tarifi ve denizlerin görebildiği en azametli bir deniz muharebesidir; fakat zafersiz bir muharebedir.

Bence Skagerrak hakkında verilecek hüküm budur.

## Skagerrak muharebesinden alınan dersler

A : - Tabiiye dersleri :

Muharebenin cereyanını anlatırken tabiiyeye dokunan bazı noktaları işaret etmiştim. Skagerrak ta tabiiye üzerinde alınacak dersler pek çoktur. Onları derince tahlil etmek meslekdaşların meşgalesidir.

Tabiiye üzerinde kısa olarak ancak şunlar sayılabilir :

## a) Skagerrakta hava silâhı :

Alman harekât planında hava gemilerine keşif vazifesi verilmişti. Alman deniz kuvvetleri denize açılırken bu hava gemileri; keşif yapamadılar. Bu keşif olsaydı almanlar bu derece büyük tehlike geçiriniyeceklerdi.

Hava gemileri 1 - haziran sabahı da uçmuşlar fakat aksi bir tesadüf yine keşif yapamamışlardır. Hava puslu idi, bir şey göremediler. Eğer bu keşif olsaydı yaralı ingiliz gemilerinin üstlerine dönerken üzerlerine arkalarından filotillaları göndermek mümkün ve bir semere almak ta kabül olurdu.

**Netice :** Hava kuvvetleri deniz harekâtında hayati roller alırlar. Fakat harp harekâtında onlara verilerek vazife ve onlardan beklencek işler için onların sakın ve müserri havadaki kıyafetlerinden aykel hava şartlarının harekâta uygun olup olmıyacağını hesaplamak lazımdır.

Hesûz havanın esiri hem fazlaca esiri olan hava gemisi harp harekâtını mahkûm etmemek icap eder.

## b) Skagerrakta denizaltı gemileri :

Gerek ingilizler ve gerek almanlar harekât planlarında denizaltı gemilerine rol vermişlerdir. Bu verilen vazifeler ve denizaltı gemilerinin kullanma şekilleri hakkında değil Fakat Skagerrakta denizaltı gemilerinin hiç bir iş görmelikleri hakkında işarette bulunmak isterim.

Müteaddit denizaltı gemilerinden ancak bir iki tanesi hâceti fırsatı bulmuş ve fakın hiç biri muvaffakiyetli atış yapamamıştır.

Sahsen denizaltı gemisinin harici çehresi kadar iç yüzünü de bilirim. Denizaltı gemilerine verilecek vazifelerle harp harekâtının harp planlarının, müdâfâa düşüncelerinin belkemiğini teşkil etmek yarlıştır olur kanaatindeyim.

**Netice :** Deniz icrayı harbinde denizaltı gemisi de hava silâhı gibi esas sınıfta kuvvetlerinin ancak bir vasıtası fakat mutlak ve zaruri bir vasıtasıdır.

## c) Skagerrakta torpido filotillaları :

Gerek ingiliz ve gerek alman filotillaları kıyafetlerinden çok noksan semere vermişlerdir. O pek çok şey beklenen alman

filotillaları yalnız gündüz muharebesindeki hücumları ve dumankarile ana kuvvetin harekâtını peçelemek vazifesinden başka bir iş görememiştir.

Torpido gece silâhı olmakla beraber gece alman filotillaları hiç bir semere almamıştır.

Aynı sözler ingiliz filotillaları için de söylenebilir. İngiliz filotillaları alman ana kuvveti aralarına düştüğü için bazı semereler alabilmışlardır.

**Netice :** Filotilla ve torpido silâhı deniz muharebe vasıtaları içinde ancak yardımcı fakat sahip olmaması zaruri bir vasıta. Nasıl yalnız denizaltı gemilerinden mürekkep bir bahriye olamazsa torpido filotillalarından mürekkep bir bahriye de olamaz. Zayıf ve parasız olmak sebepleriyle ordunun yalnız süvariden mürekkep olması imkânı nasıl yoksa, yalnız karada süvariye benzeyen filotillalarla da bir deniz kuvveti olamaz.

## Skagerrakta büyük gemi büyük top :

1 — Alman muharebe kruvazörleri, alman III. filosu Skagerrakta en fazla topçu ateşle ezilmiş gemilerdir. Buna rağmen alman gemileri muharebeye daha fazla mukavemet etmişlerdir.

Fazla çap, fazla sürat prensibinde olan ingilizlerle; zırha ve mukavemette üstünlük prensibinde olan almanların fikirleri burada çarpışmıştır. Bu çarpışmada almanlar ziyandı değildir.

2 — Skagerrakta topa başka silâhla değil top ile mukabele edilebildiği ve ancak aynı sınıftan aynı yaşta gemilerin çarpışabildiği görülmüştür. Personali en yüksek talim ve terbiyeyi görsen ve en çok vatan seversen kimselerden seçilse; eski gemi yeni gemi ile çarpışamaz. Netekim Deutschland sınıfı alman predreadnoughtları muharebeye girememişlerdir. Girse idiler eğer bir daha vatana dönmeyeceklerine, hem hiç bir iş görmeden böyle bir akıbete uğrayacaklarına Skagerraktan sonra her almanın itikadı bütünleşmiştir.

3 — Her iki tarafın zararı esas itibarıyla top tesiri olmuştur. Buna rağmen 1 haziran sabahı her iki tarafın su üstünde bulunabilen ve böyle bir muharebeden sonra hâlâ bir kudret

ve kuvvet ifade edebilen varlığı büyük gemileri ve topları olmuştur.

**Netice:** Deniz üstünde yegâne söz sahibi büyük gemi ve büyük toptur.

a) Skagerrak ta tabii birlikleri sevk ve idare:

1 — Filo, filotilla gibi birliklerin teşkilindeki miktar fazla görülmüştür. Bunların büfûl mülharabe hararet ve heyecanı içindeki sevk ve idarelerinin müşkül olduğu anlaşılmıştır.

Salâhiyet ve initiative sahibi komandanlar elinde müteaddit ve canlı, oynak birliklerin daha fazla semere alacağı anlaşılmıştır. Bu sebeple filolar (8) gemiden mürekkep iken; filotillalar (15) bazen (16) hattâ (18) mühtripen teşekkül ederken bu miktarlar hemen hemen yarı yarıya indirilmiştir.

2 — Birlikler arasındaki muntazam, muayyen mesafeler; alınacak muayyen mevkiiler; gemiler arasındaki muntazam aralıklar ve hat tabiiyesi esası sarılmıştır.

Topçu tesirleri karşısında şimdi daha ziyade tabiiye irtibatlarını kaybetmemek şartıyla dağınk ve gevşek bir nizama temayül vardır.

Tabiiye hususunda hulâsa edileceklerini bunlardır.

B) Sevkulceyyi ve umumi dersler:

a) Umumi derslerin başında ilk işaret edeceğim nokta cenebi tarihleri hakkındaki bu mütealemdir. Evvelki kâğıtlar üzerine Skagerrak muharebesinin tatkikunda gerek ingiliz ve gerek alman resmî tarihlerini karıştırmış olmak bana şu kâinatı veriyor.

Muharebeler teknik ve taktik sahada olsun veya stratejik yollarda olsun bir çok ders alacak tecrübeleri ihtiva eder.

Almanlar denizaltı gemilerine ait resmî tarihî gayet umumi yazmışlardır. Hattâ şu üstü gemileri hareketini yazan resmî tarihlerde bazı münasebetlerle denizaltı hareketi zikredilmek icap etmiş bu kitaplar doğrudan doğruya denizaltı tarihi olarak yazılan eserlerden daha fazla tafsilât vermişlerdir. Fakat denizaltı tarihleri bunu vermiyorlar; bu silâh üzerinde verilecek

dersler kısıtlanıyor. Bu tarihleri okuyup ta iltisaz sahipleri için ders almak mümkün değildir.

Almanların şu üstü gemileri hareketine ait tarihlerde tafsilât ve ders alıcı açılmalar vardır. Bunun saiki şu üstü kuvvetleri yolunda çünkü kendilerinden tecrübeli olanlar vardır. Onlardan gizliyeceklerini gizliyorlar fakat daha az tecrübali olanlara müfrit olacak kısımları ustaları ve esas düğünları için kıymetli olmadığı için açık yazıyorlar. Bu arada kendilerini mazur göstererek haklı çıkarmak sebepleri bulmakta bir şeytan gibi ince hesap ve bir avukat gibi manevra kullanıyorlar. Resmî tarihlerin esbaba mucibelerinden ayrılmış serbest bir kanaat sahibi olmak çok müşküldür.

İngiliz tarihlerinde ders verici hiç bir yazıya tesadüf edilemez. Siz kurahya kurahya manbıkımızın gayretile neticeler çıkaracaksınız. Bir çok ingiliz kâğı ve parası pahasına elde edilen dersleri onlar sırf kendileri için yazar ve gizli nesnederler. Resmî tarihler, umuma neşrolunan tarihler siyasi bir kıfayete bürünmüştür.

Tarih hakikati olduğu gibi ifade eder sözü ıvıd ve lâfzidir. Esmelî devletlerin askeri tarih yazanlarına bir prensip dahilinde bir direktif verildiği muhakkaktır. Askeri vak'alar milli bir gözlük ile görülür ve neticeleri milli bir terazi ile tartılır.

Her devlet için tesbit edilmiş böyle bir prensip ve direkufe lüzum vardır.

b) Büyük harpte ingiliz deniz sevk ve idaresi sevkulceyyi istifade etmiştir. Almanların ingiliz topraklarını bombardıman atmaları; onların tazyik olmağa idi ingilizler bu yol ve prensipte hiç rahatsızlık duymayacaklardı. Deniz vaziyetleri basında- rını arzet edilen tazyik altına kayıyor ve kendilerini yaşıyorlardı.

**Netice:** Üstün ve hâkim deniz kuvveti denizlerdeki **Stannquo** yı müdafaza etmek ister. **Stannquo** ya tesvîrî mümkün vaziyette kalana aittir. Almanlar herbin bilâyetinde bu esası hissetmemişler onlar da ingilizler gibi müdafada kalmışlardır.

c) Annual Jellicoe rakibi olan deniz kuvvetini; karşısına çıkan fırsatta tamamen silip yok etmekle yaracağı huzur ve sükûnu; İngiliz imparatorluğunun dünya denizlerine yayılan



menfaatleri ve deniz muvazenesi gibi ince hesaplar arasında kıymatlendirememiştir. Bu hal büyük harbi iki sene daha uzatmıştır. Almanyanın bilhassa 916 da hemiz bütün vacını yokunu tamamen sarfetmemiş bir Almanyanın İngiltereye yeni bir donanma çıkaracak kadar tazyika girmeye kudret ve sması vardı; yeter ki Almanya 916 da yere varılmalı idi.

**Netice :** Hakim deniz kuvveti ilk fırsatta pabalya da mal olsa rakibini yok etmek zaruretindedir. Aksi takdirde daimi bir intizar ile deniz yollarının ateşli bir bekçisi olarak yıpranır ve manen bezimata uğramak tehlikelerini yaşar.

Madun deniz kuvveti için de başlangıçta büyük bir enerji ile hareket etmek lazımdır. Kavi; gün geçtikçe diğer denizlerdeki kuvvetlerini toplar tersane ve fabrikalarındaki faaliyet ile yarin daha kavi olur ve taraftar kazanır. Yeni silâhlara karşı mukabil müdafaa silâhları bulunur.

Almanlar şartsız kayıtsız denizaltı gemisi harbi kararını; büyük harbin ilk senesinde vereceklerdi. Bu kararı almanlar Hukukudüvele karşı olan merbutiyet ve hürmetleri dolayısıyla değil fakat Amerikayı kaybetmek korkusuyla verememişlerdir. Alman başbakanının bir münasabette Hukukudüvele, muahede vesikalarına birer paçavradan başka kıymetli olmayan şeylerdir dediği hatırladadır. Evet Amerikayı kaybetmemek . . . Fakat Amerika harp başlayıp ta Almanya ile direkt irtibatını kaybettikten sonra esasen kaybedilmiş demektir. Çünkü; itilaf devletleri Amerika ile iktisadi, ticari münasabette bulundular, Amerikaya borçlandılar. Amerika kendi para ve iktisadîyatını kurtarmak üzere behemehal itilaf devletleriyle birlikte harp edecektir.

d ) Skagerrakta dünyanın en büyük deniz devletine karşı çıkan alman donanması bir neslin yaptığı deniz kuvveti değildir. O bir salısın yaptığı ve bir ömür içine sığardığı bir kuvvettir. Alman donanması her alman bahriyelisinin kalbinde hürmetle yatan büyük amiral Tirpitzin eseridir. Tirpitz bu donanmanın temelini atarken Almanyanın karşısında İngiltere gibi bir bahriye vardı. Almanya bu deniz kuvvetini tesis ederken şarktan ve greptan iki büyük devletin yekdiğerine ellerini uzattığını görüyordu. Bu sıralarda denizlerden gelecek tehlike;

kararların bu büyük tehlikesi yanında akla gelmiyecek kadar küçüktü.

**Netice :** Siyasî düşmanların nüfus ve maliyesi ne olursa olsun, karalardan gelecek tehlike ne kadar büyük olursa olsun mevcudiyetini en ucuz bir surette korumağa, millî hünyesini harbi tasfieler önünde en az harpalatmağa ve nihayet dünya üzerinde refaha ulaşmağa bir varlık göstermeğe karar vermiş olan bir devlet er geç bir risk donanması yapmağa mecburdur.

Bu zaruretle doğmuş kavi bir donanmaya, bilhassa karada vurduğu yarede ses getirecek kavi bir ordıya, hattâ havalarda kimsenin malik olmadığı silâha malik bıkak müsterek bir sevk ve idare den mahrum bir devlet bahusus askeri vaziyeti koruyamıyan bir siyasette idare edilen bir devlet; bir harbin gayesine varamaz; işte 914 - 916 Almanyası. Bu sebeptendir ki; istikbal için şefleri asker ve siyasî olan ve askeri kuvvetleri bir elden idare edilen bahtiyar milletlere ne mutlu demek lâzımgelir.

Yazarı : KUDAY YARBAŞ MİTRAT İŞİN

## Deniz, Hava ve Kara silâhlarının teşekküllerinin İktisadi bakımından mukayese ve tetkiki

**M**aksat, bu üç silâha ait biriciklerin yerden teşkil ve bir de idare cihetile neye mal olduklarını meydana çıkarmak ve bu suretle memleket koruması bakımından bu silâhların değerleri, müessiriyetleri cihetile de mukayese ve karara esas olabilecek bir kaç neticeyi ortaya koymaktır.

Yer yüzündeki her hareket, mesai, teşkilât, harpler iktisadi mefhumlara dayandığı, her iş için en salih ölçü ve varilecek hükümler ancak hesaba, istatistiğe istinat ettiği ve etmesi ehemmiyetli olduğu için silâhların da evvelâ ekonomik bakımdan tetkik ve mukayesei görülemez.

### Deniz kuvvetleri

Deniz kuvveti, malûm olduğu üzere mühtelif tip gemilerden ve kara tesisatından müteşekkildir. Bu kuvvet te esas itibarile büyük gemi ( yani deniz hakimiyetini almak esasına istinat eden kuvvetler ) veya küçük gemilerden mürekkep olmak üzere iki kategori halinde köze çıkar :

Mesela, İngiltere, Amerika, yani büyük devletlerin donanmaları aslen birinci sınıfa ve küçük devletlerinki ise ikinci sınıfa girer.

Bir kaç devletin deniz kuvvetlerinin gemi tiplerine göre kabaca taslak tonajları aşağıda gösterilmektedir :

	Hattiharp gemileri tonajı	Kruvazör tonajı	Top tonajı	Denizaltı tonajı
İngiltere : 480000		390000	200000	66000
Fransa : 162000+70000	gayıp	145000	100000	90000
İtalya : 88000+70000	"	140000	85000	55000
Japonya : 288000		230000	120000	82000
Felenek : 19000		16000	15000	17000
Yunan : 10000		2000	90000	4000

Bu rakamların tetkiki ve bunların umumî bir surette vasatî bir şekle ircai bize şunu vermektedir :

Büyük gemilere istinat eden bir donanmada, hattiharp gemileri tonajları diğer cins gemilerin her birine tahsis edilen tonajlardan fazladır ve kruvazör tonajı hattiharp tonajının takriben  $\frac{1}{2}$ , muhrip tonajı  $\frac{1}{3}$  denizaltı tonajı ise hattiharp tonajının  $\frac{1}{4}$  ilâ  $\frac{1}{5}$  arasında dalgalanır ve her devletin deniz siyasetine göre bu nisbetler biraz mütebeddildir.

Küçük gemilerden mürekkep bir donanmadaki nisbet ise bir araya toplamamıyacak ve vasatiye irca edilemeyecek kadar mütebeddildir. Çünkü küçük memleketlerin iktisadi, coğrafi ve askeri vaziyetleri deniz siyasetleri birbirlerine yakınlığının yacak derecede pek çok farklıdır. Yalnız, küçük gemilere istinat eden deniz kuvvetlerinde mütebariz vasıf ve nisbet, muhrip ve denizaltı tonajlarının yüksekliğidir.

Şimdi buna nazaran iki kategoriye ayırdığımız iki cins donanmadaki beher tonajın fiyatını bulalım :

Hattiharp gemisinde bir tonajın fiyatı takriben 1200 Türk lirası

Kruvazörlerde " " " " 1300 "

Muhripelerde " " " " 2000 "

Denizaltı gemisinde " " " " 2500 "

Ö halde yukarıda yazılan nisbette yani hattiharp tonajının  $\frac{1}{2}$  kruvazör  $\frac{1}{3}$  muhrip  $\frac{1}{4}$  denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmada, beher tonajın kıymeti 1430 Türk lirasıdır.

Küçük gemilerden ( yani denizaltı, muhrip ve kısmen kruvazörlerden ) teşkil edilecek bir donanmada ise :

Beher tonajın fiyatı 1700 ilâ 2000 arasında yani vasatî olarak 1850 Türk lirasıdır.

Elimizdeki bu neticelere göre meselâ 50 bin tondan mürekkep bir donanma teşkili için ne kadar paraya ihtiyaç bulunduğunu tayin edelim.

Bu donanma ya büyük gemiler veya küçük gemilerden teşkil edilecektir. Dahi ziyade büyük gemilerden teşekkül ederse  $50000 \times 1430 = 70$  milyon ve küçük gemilerden teşekkül ederse  $50000 \times 1850 = 90$  milyon Türk lirasına ihtiyaç vardır demektir. Ve böyle bir filo kabataslak aşağıdaki gemilerden teşekkül eder.

A) Daha ziyade büyük gemilerden teşekkül ettiğine göre:

Adet

1 — Hatulharp	takriben 22000 ton.
2 — Orta kruvazör	13000 "
7 — Muhrip	9000 "
8 — Denizaltı	6000 "
	50000

70.000.000

B) Küçük gemilerden teşekkül ettiğine göre:

Adet

1 Büyük veya 2 adet orta kruvazör	15000 ton.
12 muhrip	16000 "
24 Denizaltı	19000 "
	50000

90.000.000

A. sınıfı için toptan hayati müddeti 23 sene ve B. sınıfı için de hayati müddeti toptan 20 sene kabul edersek birincinin teşkili için her sene 3 milyon; ikinci sınıf bir filonun teşkili ise her sene 4,5 milyon liraya ihtiyaç var demektir. Bundan sonra bir de bu filoların idamelerinin her sene neye mal olacağını tayin etmemiz lazımdır.

Birinci sınıf için (kara teşekkülleri, usler, müstahkem mev-kiler dahil olmak üzere) ton başına 150 ve ikinci sınıf için ise ton başına 170 Türk lirası ister. (Bu sayılar muhtelif devlet-lerin bütçelerine, donanmalarına, deniz kuvvetleri teşkilâtına, talim ve terbiya derecesine göre hesap edilmiş ve bize uyacak en munasip miktarlardır.)

Binsenaleyh 50000 tondan mürekkep A. sınıfı bir donanma için her sene 7,5 ve B. sınıfı için ise her sene 8,5 milyon lira idame masraflı lazımdır.

O halde A. sınıfın hem teşkil ve hem idamesi için her sene 10,5 ve B. sınıfın teşkil ve hem idamesi için ise her sene 13 milyon lira sarfedilmesi icap edecektir. (Bu hesap büyük gemilerden mürekkep donanmaların ne kadar ikusadi olduğunu çok vazih bir surette gösterir. Fakat küçük devletler büyük gemileri de tamamlıyacak miktarda ayrıca küçük kuvvetleri

ve vesaili yapamadıklarından bizzatruze ikinci sınıfta kalırlar ve yukarıya doğru yükselmezler.)

Yukarıdaki tetkiklerden herhangi tonajdaki bir donanma-nın teşkil ve idamesine ait düsturu çıkartmış oluruz.

Her sene sarfedilecek Türk lirası. Donanma  $\frac{\text{teşkil için tonaj} \times 62 + \text{donanma idame için tonaj} \times 150}{\text{tonaj}}$  (büyük gemilerden teşekkül edecekse)

Her sene sarfedilecek Türk lirası. Donanma tonaj  $\times 90.2 + \text{donanma tonaj} \times 170$  dir.

Bu düsturdan her sene ayrılmak para malûm olduğuna göre teşkil ve idame edilecek donanma tonajının miktarını da bulabiliriz. Mesele elimizde 30 bin tonluk (A. sınıfı) donanma olsa ve senevi 10 milyon Türk lirası bütçe olsa elimizdeki kuv-vete ne kadar tonluk bir kuvvet ilâve edebilir ve aynı zamanda idame edebiliriz.

Eldeki 30 bin tonluk gemilerin idame masraflı 4,5 milyon liradır. 10 milyondan çıkartınca 5,5 milyon kalır. İşbu 5,5 milyon lira yeni teşkil ve idame için sarfedilecek demektir. Eğer bu gemiler B. sınıfından olarsa  $S \times 90 + S \times 170 = 5500000 S = 21.500$  tondur.

Yani mevcut olduğumu kabul ettiğimiz 30 bin tonaja ilâ-veten 8 muhrip, 14 denizaltı gemisi kadar bir kuvvet ilâve ve idame edebiliriz. Ve o halde eldeki kuvvetler

1 Hatulharp gemisi (veya muharabe kruvazörü).

12 Muhrip ve fider.

18 Denizaltı gemisi olacaktır demektir.

### Hava kuvvetleri

Hava kuvvetleri, deniz kuvvetleriyle iktisadi bakımdan mu-kayese edilmek için deniz kuvvetleri için kabul ettiğimiz budurullar dahilinde evsela bir tetkik yapalım.

Yani senevi 10,5 veya 13 milyon lira ile ne kadar bir hava kuvveti teşkil edilebilir ve aynı zamanda idame olunabilir?

Hava kuvvetleri de, arva, keşif, gündüz veya gece bombat-dıman tayyarelerinin sayı nisbetlerine göre muhtelif kategori-lere ayrılabilirse de her devletin hava kuvvetlerindeki bu sınıf



tayyareler sayı nispetleri çok mütehavvil, farkı ve tamamen de belli olmadıgından bu hususta deniz kuvvetleri gibi hava kuvvetlerini de tasnife tabi tutmak muvafık ve kabül olmaz. Bu sebepten bu işi toptan yapmak mecburidir.

Muhelif cins tayyarelerin vasatı değerleri aşağıdadır.

Av tayyaresi	50000	Türk lirasıdır.
İki kişilik tayyare	60000	
Ağır bombardıman	144000	
Goce	320000	

Bunazılayla muhtelif cins ve sayıdaki tayyarelerden mürekkep hava kuvvetleri içindeki bir tayyarenin vasatı kıymetini 120000 türk lirası ve bir tayyarenin hayatı müddetini de üç sene kabul edebiliriz.

İdameye gelince: Bir tayyarenin idame masrafı 100000 lira ile 80000 lira ve en nihayet 60000 lira arasındadır. Bu mukayese ve hesabatımızda bunu da en aşağı hâlde olarak 60000 kabul edelim. O halde her sene sarfedilecek 10,5 veya 13 milyon lira ile ancak 115 ilâ 130 tayyarenin teşkili ve aynı zamanda idamesi kabul olabilecektir.

Çünkü:

115 tayyare tutarı 12,600,000 ve 130 tayyarenin ise 15,600,000 türk lirasıdır. ( Üç sene hayatları olduğuna göre )

Baher sene için 4,200,000, veya 5,200,000 lira eder. 115 veya 130 tayyarenin her sene idamesi için de:

Beher sene idame için 5,300,000 veya 7,800,000 lira edeceğinden mecmu:

10,500,000 veya 13,000,000 lira eder.

Demek ki iktisadi bakımdan 115 tayyare: bir hatıharp, iki orta kruvazör, 7 muhrip, 8 denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmaya ve 130 tayyare ise, bir büyük kruvazör ( muharebe kruvazörü denilebilir ), veya 2 orta kruvazör ile 12 muhrip ve 24 denizaltı gemisinden mürekkep bir donanmaya teşkil ve aynı zamanda idame cihetile muadil olmaktadır.

Bu hesaplardan hava kuvvetlerinin teşkil ve idamesine ait olarak ta şu düsturu çıkartabiliriz.

$$\text{Her sene sarfedilecek lür lirası} = \frac{\text{Teşkil için}}{\text{İdame için}} \times \text{Tayyare sayısı} \times 40000 + \text{Tayyare sayısı} \times 60000 \text{ dir.}$$

Bu düsturları elde her sene sarfedilecek paraya nazaran ayrıca ne kadar tayyare ilâve ve idame edebileceği de bulunabilir.

Massela: 100 tayyare elde bulunsu ve 10 milyon lira da bütçe olsa acaba ne kadar tayyare ilâve ve idame edebiliriz. 100 tayyare için idame masrafı 6 milyon liradır. 10 milyondan çıkartınca 4 milyona kalır. Bu 4 milyon yeni teşkil ve idame içindir. Bunu da düsturda mahalline koyarsak:

$$S \times 40000 + S \times 60000 = 4000000$$

$$S = 40 \text{ tayyaredir.}$$

O halde 40 tayyare deniz kuvvetleri kısmının son sınırlarındaki tetkik ile mukayese edilirse:

8 Muhrip, 14 denizaltı gemisine muadildir demektir. Bir de tayyareler sayısını 500 e ilâğ etmek istediğimiz takdirde bunun her sene neye mal olacağını tayin edelim. ( Ayrıca elimizde 100 tayyare bulunduğuna göre ).

$$\frac{\text{İlave edilecek miktar}}{400 \times 40000 + \text{teşkil için idama için}} = \frac{500 \times 60000}{400 \times 40000 + \text{teşkil için idama için}} = 46,000,000 \text{ türk lirasıdır.}$$

Elde 30 bin tonluk lür deniz kuvveti ( bir hatıharp, 4 muhrip, 4 denizaltı ) bulunduğu takdirde 46,000,000 milyon ile bir de ne kadar deniz kuvveti teşkil ve idame edebileceğimizi tesbit edelim. 6 milyon lira 30 bin tonun idamesi için gidecek ve geriye 40 milyon kalacaktır.

$$40,000,000 = \text{donanma tonajı} \times 62 + \text{donanma tonajı} \times 150$$

$$\text{Donanma tonajı} = 190000 \text{ dir.}$$

Yani 1 hatıharp, 4 muhrip, 4 denizaltı gemisine ilâveten 3 hatıharp, 8 kruvazör, 30 muhrip, 40 denizaltı gemisi ithal ve idame edebiliriz.

Ve bu takdirde 4 hatıharp, 8 kruvazör, 34 muhrip 44 denizaltı gemisi teşkil ve idame edebiliriz demek olur.

Deniz kuvvetlerle hava kuvvetleri arasında bir de küçük rakamlar dahilinde mukayese yapalım. Böyle bir mukayese de takriben 2 tayyarenin büyük bir denizaltı gemisine ve bir tayyarenin küçük bir denizaltı gemisine gerek teşkil ve gerekse idame cihetile muadil olduğunu görürüz.

Çünkü 800 tonluk bir denizaltı gemisinin kıymeti 2,000,000 ve 250 tonluk denizaltı gemisini değeri ise 750 bin türk lirasıdır. Denizaltı gemileri için hayat müddeti 15 sene kabul olursa büyük bir denizaltı gemisinin teşkili için her sene 133,000 lira, küçük bir denizaltı gemisinin teşkili için her sene 50,000 ve birincinin idamesi için de her sene 100,000 lira. Küçük bir denizaltı gemisini idame için 43,000 olacağından mecmu: 233,000 ve 93,000 lira demektir. ( Her sene teşkil ve idame için )

Bir tayyarenin teşkil ve idamesi için ise senavi ( 40,000 + 60,000 ) = 100,000 türk lirası sarfedeceğinden o halde **2 tayyarenin büyük bir denizaltı gemisine ve bir tayyarenin küçük bir denizaltı gemisine hemen hemen müadil idacağı neticesine varırız.** İşte bu yüzden ki hava kuvvetlerine en ziyade kıymet veren devletler de dahil olmak üzere alelâhının devletler havaya denizin üstünü ayırmaktadırlar.

Esasen gerek bir deniz kuvvetini teşkil eden zahir sınıfları sayıları arasındaki nispeti, veya hava kuvvetlerindeki tayyarecişleri arasındaki nispeti ve kara kuvvetlerindeki muhtelif sınıfların sayı nisbetlerini tayin etmek ve bunları daha toplu yüksekten görerek nihayet deniz, kara, hava kuvvetlerinin aynı kıymet ve sayısını tesbit etmek büyük ordunun teşkili için en başta gelen en esaslı bir meseledir ve bu hususta memleketlerin, sevkulceyyi hususi vaziyetlerinin pek müslim rolü vardır.

Şimdiye kadar yaptığımız hesaplar yalnız iktisadi bakımdan ve sülh devrine aittir. Bu iki silâhın sülh devrinde, devlet idaresini, ticaretini, siyasetin terası ve takviye bakımından ne derece değerli olacağı da ayrıca bir mesele teşkil eder.

Harp ise hava kuvvetlerinin idare ile deniz kuvvetlerinin idarelerini, her birinin devamlı olarak vazife görebilmeleri bakımından hayat ve tesirlerini, verecekleri zararı harbin şekli tayin etmekle beraber, netice ve en kuvvetli olanın hava kuvvetleri hayatının en kısa olacağı tarzındadır.

Harp halinde idame cihetle de bu iki silâh arasında yapılacak mukayese pek ziyade deniz kuvvetleri lehindedir.

Binaenaleyh daha ziyade iktisadi teadül cihetle yapılmak istenilen yukarıki mukayese ve tetkiklerden sonra bu silâhların gerek umumi bir surette ve gerekse hususi vaziyetimize göre tesir ve ne derece değerli, kıymetli olacağı hakkındaki tetkik ve şumüllü mukayeseyi de okuyuculara bırakmak kabül ve müvafık olur.

( Kara kuvvetlerine ait kısım bundan sonra yazılacaktır ).

## Büyük Okyanus Problemleri Harp sebepleri

**İ**ç sebepler - Uzak şarktaki hadiselerin korkutucu inkişafı ve Japonya'nın, 1922 denberi Büyük Okyanustaki şeraitin muvazenelenmesi için çok uğraşan, Vaşington deniz muahedesi'ni sona erdirmek arzusu etkisi umumiyeye üzerinde derin bir iz bırakmıştır.

1922 den 1931 e kadar Japonya'nın sulh siyaseti bir çok kimseleri, Büyük Okyanusta hakiki bir harp tehlikesinin bulunmadığına ve büyük donanmaların mevcudiyetini haklı göstermek için sırf uydurma bir hikâye olduğuna ikna etmişti. Bir çok muharrirler Büyük Okyanusta bir harbin, ekonomik noktai nazarından, delilik olacağını ileri sürmüşler; bazı deniz mütehasşisleri de Büyük Okyanusta bir donanma harbinin büyük tehlike ve büyük teknik güçlükleri noktai nazarından aynı karara varmışlardır. Onların fikrince bu muntakada bir harbin patlaması pek gayri muhtemeldi.

Dünün bu nıkhin görüşlerle bugünün acıklı şeraitini nasıl telif edebiliriz? Bu müellifler acaba fikirlerinde samimi idiler de yanlışdılar mı? Buna evet veya hayır cevabı verilebilir. Onlar işaret ettikleri hususlarda yanlışdılar, fakat vardıkları neticelerde yanlışdılar. Problemin yalnız bir tarafını görerek her tarafı için netice çıkardılar. Onlar çok dar bir görüşle büyük sulh ve harp problemini kâfi derecede derin olarak incelemediler.

Büyük Okyanus muntakasında bir harbin patlaması ekonomik delilik olacak ve bütün iştirak edenlere felâket getirecektir. Doğru, fakat bir çok harplerde bu böyle olduğu halde yine harp yapılmıştır.

Teknik güçlükler ve tehlikeler dehşetli olabilir. Bir çok harplerde bu böyle idi; meselâ: Amerika inkılabı harbinde, Napoleon'un Mısır seferinde, onun İspanya ve Rusya'ya karşı harplerinde ve 1904 - 1905 japon - Rus harbinde olduğu gibi. Ve buna rağmen bu harpler yapılmıştır.

Ekonomik ve harp tekniği problemleri sulh ve harp meselesine müessir olan bir çok amillerden ancak ikisini teşkil eder. Meselenin ruhunu daha derinden aramalı ve bulmağa çalışmalıyız.

Harpler fertler arasında yapılmıştır. Harpleri doğuran fertlerin karakterleridir. Fertler iyi olduktan sonra dünyada sulh ile halledilemeyecek hiç bir mesele yoktur.

Modern ilim istilahları ile bunu ifade etmeğe çalışırken « sulh ve harp meselesi, hayatı ve ruhi bir meseledir » diyoruz. Bu hayatı ve psikolojik iki cihet birbirine sıkıca bağlıdır ve tamamen ayrılmalarının imkânı yoktur. Bir çok harpler olmuştur ki din harpleri gibi başlıca psikolojik sebeplere dayanmıştır. Diğer savaşlarda ise hayatı amil daha büyük bir rol oynamıştır.

Devletler, fertlerin birleşmesinden ibaret ve fertlerin gençlik, olgunluk ve ihtiyarlık günleri olduğundan devletlerin de bu safhaları vardır. Bazı devletler hayatın baharında iken diğer bir kısmı henüz doğmakta ve bazıları da zeval bulmaktadır. Devletlerin hayatı da fertlerinki gibi dinamiktir. On sepe evvel devletlerin büyük bir kısmının siyasal durumları muvazenele olduğu halde bugün öyle olmayabilir ve on yıl içinde muvazenesizliğe de düşebilir. Muayyen bir anda, milletlerin haiz oldukları büyüme, olgunluk ve zeval dinamik cereyanlarına dayanan, siyasal durum muvazenesi arasında bir gerginlik hâsıl olur. Bu gerginlik çok büyük olunca siyasal durumların yeniden düzeltilmesi lâzımgelir ve çok vakit bu düzeltme için yeğâne vasıta harpten ibaret olur. Bu, meselenin az çok hayatı cihetidir, fakat ruhi amilin de burada kuvvetli bir tesiri olduğunu unutmamalıdır. Bir millet büyüyüp kuvveti arttıkça kendi kuvvetine fazla ehemmiyet vermeğe ve diğer milletlerin kuvvetlerini de az görmeğe temayül eder ve bundan dolayı hâzan



zamanı gelmeden siyasal durumların yeniden düzeltilmesi için zorlamağa başlar.

Meşhur Fransız denizcilik muharriri amiral Coste eserlerinin birinde « Synthèse de la guerre sous marine » 1914 - 1918 harbimin ilk büyük harp olduğu iddiasını reddedererek ispat ediyor ki, zamanlarının imkânlarını hesaba katarak, 1914 harbi kadar büyük bir kaç harp veya birleşik harp ırsıpları olmuştur. Kendisini Avrupa tarihine hasrederek diyor ki:

« Hakikatte, modern tarihte her yüz yıl içinde dikkate değer derecede ve çok açık bir tarzda devriller olduğu inkâr edilemez. Avrupada sulh, tahakküm hırsı olan siyasal bir grup tarafından daima bozulmuştur. Onaltıncı asırda ilk grup, Beşinci Charles imparatorluğu ve onyedinci asırda da 14 üncü Louis kuvvetleri idi. Bonaparte zamanındaki Fransa 19 üncü asırda ve alman imparatorluğu da 20 inci asırda sulhu bozmuştur. Takriben her yüz yılda bir sulh bozucusu bulunmuştur. Bu, daima genç, canlılıkla kaynaşan ve her şeye hakim olmak hırsıyla dolu bir millettir. Siyasa ve silâhla kuvvetli olan bu sulh bozucusu konuşulanı gasbedip onları yok etmek niyetini açıkça ispat eder. Bu durum karşısında sulh içinde daha fazla yaşamak imkânsız olur. İstiyerek veya istemiyerek insan kalemî tüfekle ve saparı topla değişerek genel sulh muvazenesini bozan çılgın öfkeyi yok etmeğe çalışır. Bu, ancak bitkin gayretlerden sonra tainamlanır ve bir bitkinlik rızası bir devre devam eder. ( İtalyan harpleri, 14 üncü Louis harpleri, Napoleon harpleri ve 1914 harbi gibi ).

Sulh bozucusunun kuvveti taşmıştır. Bağlarını koparır, onu tutmak isteyen zincirleri kırar. Böyle bir canlılık ırnağı kendisinde tezahür ettiği zaman sül, siyasal, tecmüel endüstriyel, demografik her sahada bir canlanma vardır. Canlılığın çoğalması yalnız bir sahaya inlisar etmez.

Büyük Fransız denizcilik filosofunun görüşü şimdi Büyük Okyanusta gördüğümüz alâmetlere tamamen uygundur. Bozmuş, bir çok yollarda dehşetli bir büyüme gösteren genç japon devridir. Halkının çabuk büyümesi ve yeni zaptedilen Mançuri ile gayesine ermiş bir seri fütuhati vardır. Kendi milletine

fevkalâde güvenmesi, diğer büyük devletlerin kuvvetini küçük görmesi, komşu memleketleri vutmak arzusu, kendi kuvvetini gözünde büyütmesi, kısaca tahakküm için hars ve tazyik arzusu gibi psikolojik alâmetler de görülüyor. Hakikaten bu günün Japonyası ile harpten evvelki Almanya arasında göze çarpan bir benzerlik vardır. Bize farklar varsa da bunlar temin edici mahiyette değildir. En bariz fark, Japonya için şimdi olan bu yayılma ihtivacının Almanya için o zaman o kadar acele ihtivacısıdır. Alman halkının yaşaması için Almanya sınırları içinde kâfi miktarda yer vardır. Halbuki Japonya arazisi, halkına çabuk çoğalmasından dolayı kâfi değildir. Şuhalde Japonya'daki yayılma haykırı hakiki bir ekonomik esası lazımdır. Bu, Japonya'nın büyük şiddetini de izah eder. Şimdi de işaret etmeliyiz ki Japonya'daki bu durum istiyerek ihdas edilmiştir. Japonya'nın açılışından evvel doğum kontrolunu zorlayan sağlam kanunları vardı; fakat modern siyasaya girmekle bu kanunlar değıştirilmiştir. Şuhalde bu ekonomik meseleleri en derin temeli ekonomik değil psikolojik bir meseledir.

Japonlar, almanlar gibi fevkalâde vasıfları olan bir millettir. Genel olarak hiç bir milletin diğerlerinden daha fazla muharip tabiatlı olduğu söylenemez. Tecavüz devresi hemen her milletin inkişafı içindeki bir safhadır. Daima, az çok tecavüzkar kuvvetlerle az çok müdafiaci kuvvetler bulunmuştur; fakat bu günkü taksim fiatı dünkünün ne de yarınkının aynı değildir.

Büyük Okyanusta harpten kaçınmak için nazari olarak birçok imkânlar vardır. Japonlar, bütün garp kuvvetlerinin yaptığı gibi doğum kontroluna baş vurmali ve Asya kıtasında zaptettikleri büyük imparatorlukla iktifa etmelidirler. Mançuri, vakar, japon milletinin doğrudan doğruya büyük bir mahreci olamaz, fakat daha birkaç milyon japonu iş ve vryecek verebilir. Bu, yalnız ekonomik bir mesele olsaydı halledilebilirdi; halbuki aynı zamanda psikolojik bir problemdir. Japonlar Asya ve Avustralya'ya tahakküm arzusunadadırlar ve belki de bu arzularını yerine getirmeden veya mağnup edilmeden bundan vazgeçmeyeceklerdir.

Şuhalde Büyük Okyanusta harbi doğuracak bütün iç sebepler, sulhü koruyan kuvvetlerden daha sağlamdır.

**Dış sebepler:** Bu pessimistik natiçeye varıktan sonra harbin önünü alabilecek bazı amillerin kısaca tetkikini yapmaya çalışalım: Sulhü, İngiltere ile Amerika arasında yapılacak bir birleşme belki kurtarabilir.

« Casterin » söylediği gibi « tehdit edilen menfaatlerin birleşmesi zaruridir. » fakat asıl bundan başka çok mühim üç amil vardır.

1 — Japonya aleyhine olarak bahri kuvvetlerin nisbiyeti. Bu amil Japonya'nın 1935 veya 1936 da harp etmesini teşvik eder.

2 — Mançuri henüz tam sulh ve ekonomik basılatını vermiyor. Bu hal Japonya'yı beklemeye sevkeder.

3 — Avrupada İngiltere ve Rusya'nın iştirak edeceği bir büyük harp imkanı, bu da Japonya'nın beklemesine bir sebeptir.

Japonya'nın deniz kuvvetlerinin yakın bir gelecekte alacağı şekil şimdiden görülebilir.

Şimdi Japonya takriben 700000 tonluk modern gemilere maliktir. Amerikanın 800000 ton İngilterenin ise 950000 tondur. Fakat şimdi yapılmakta bulunan gemiler bitince yani 1937 de Japonya 700000 Amerikanın 1000000 ve İngilterenin de 1000000 ton olacaktır. Japonya buna ilâveten gemiler yapabilir. Yalnız bu nisbi vaziyetini ıskali edemez. Zira deniz muahedeleri 1935 1936 da gemi inşaatını tahdüt ediyor. Şuhalde gelecek senelerde Japonya'nın deniz vaziyeti gittikçe düşecektir ve Japonların Büyük Okyanustaki bir deniz harbinde galip şansları şimdikiinden daha az olacaktır.

1936 dan sonra bir inşaat yarışı bu üpi değiştiremez. Japonya'nın Londradaki siyasası deniz kuvvetlerini nisbeten zayıflatılmasını sakınmak ve kısa bir zaman içinde dahi olsa bu günkü donanmaya iyi vaziyetini muhafaza etmektir. Japonya eğer yarım bir harp yapmasını istemiş olsaydı, Londrada sulh sever bir yüz göstererek İngiliz ve Amerika şüphelerini gidermeğe çalışmak siyasasına takip etmesi doğru idi. Böylece bu sonuçların harbe hazırlanmalarına mâni olacaktı.

Bununda beraber muhtemeldir ki Japonya İngilterenin gemi inşaatının bitmesini ve Amerikanın donanmasını kuvvetlendirmesini « Singapor » daki üssübahrinin tamamlanmasını beklemiyecek ve şimdiki parlak donanma vaziyetini kullanarak derhal harp edecektir. Buna benzer tarihi bir vak'a vardır. Bu asrın başlangıcında Japonya ile Rusya arasında bir donanma yarışı vardı. Rusya daha kuvvetli ve yarışı kazanacağı beşiyordu. Büyük Okyanus donanması tedricen daha kuvvetli oldu. 1904 dön ilk aylarında Japonya'nın 6 zırhlısı 6 da zırhlı kruvazörü harbe hazırda. Rusya'nın ise « Port Arthur » ve « Vladivostok » ta 7 zırhlısı ve dört zırhlı kruvazörü vardı. Sekizinci bir zırhlısı bazı ufak gemilerle birlikte bitmek üzere idi. Ve 4 zırhlı daha Baltık limanlarında daha çabuk bitecekti. Eğer Japonya bir sene beklemiş olsaydı ruslar uzak şarkta daha yüksek bir kuvvete malik bulunacaktı. Japonlar için harbi kazanmak iltimâli çok azalacaktır. Fakat Japonya beklemeyi. Şu halde Japonya'nın bu gün de derhal harp etmesi mümkündür. Keza Japonya'nın bir harp için donanma vaziyetinin zayıf olmasını kabul ederek Mançuri'nin ekonomik inkisafını ve Avrupada ciddi bir harbin olmasını beklemesi de mümkündür. Öyle ise genel olarak düşünülürse harp tehlikesi gelecek iki sene zarfında çok büyük olacaktır. Çünkü Amerika ve İngilterede inşa edilen büyük kısımin 1937 başlangıcından evvel bitmeyecek, birincisaleh 1935 ve 1936 seneleri içinde Japonya'nın donanma vaziyeti müsait kalacaktır. Bu iki sene içinde harp olmazsa tehlike bir kaç sene için azalacak fakat sonra yine tedricen çoğalacaktır.

### Harp hazırlıkları

Nelâze itibarile bir zaman sonra Büyük Okyanusta bir harp olacaktır. Harp için ilk hazırlıklar çok evvelden yapılmıştır. Yalnız Büyük harpten sonraki devreyi nazari itibare alırsak Japonya adalar mandalığını muhafaza etmekle « Formuza Resadores ve Bovin » adalarının tahkimi ile Vasington muahazatının donanma inşaatile 1922 den 1933 e kadar Japonya Amerikadan daha fazla hemen hemen İngiltere kadar tonajda

harpten evvel düşünilemeyecek bir nisbette inşaatta bulunmuştur.

Endüstrisinin tekemmülü vasıtasile sül ekonomîk esaslarını genişletmesi ve Mangurıyı zaptetmesi sevkulceyşi vaziyetini islah etmiştir. İngiltere Singapur da uzak şarkın büyük üssubahrısını inşa etmiş ve Büyük Okyanus sularındaki filolarını takviye ve asileştirmiştir. Amerikada Büyük Okyanus en kuvvetli filolarını indirmiş ve garp sahillerindeki «Havai» daki üssubahrılarını inkişaf ettirmiştir. Son beş sene zarfında bu hazırlıklar pek değişmiştir ki bu korkulan bir bahrana alamettir.

Japonyada harp hazırlıkları çok islah edilmiştir. Şimdiye kadar bilinmeyen mikyasta harp manevraları yapılmıştır. Ordu ve donanma tahsisatı bütün bütçesinin yüzde 45 ne kadar yükselmiştir.

İngilterede «Singapordaki» imalatın tacil olunış uzak şark ve Avustralya filoları takviye edilmiş Avustralya ve Yeni Zeland sahillerinin müdafası ele alınmıştır. «Singapor» Amiraller konferansı 1934 İncikânunda yapıldı 1 tesrinde «Sir Maurice Hankey ile Avustralya müdafaa bakanı ve Yeni Zeland hükümeti arasında münakaşalar yapıldı. Ve geçen birincikânunda «Singapor» da yapılan büyük manevralar bunu takip etti. Amerikan donanması 1932 denberi Büyük Okyanusta toplanmıştır. Garp sahillerinde ve «Havai» deki deniz üstleri daha fazla islah edildi. «Alentian» adalarında deniz ve hava üstleri imkân tetkik edildi. Büyük Okyanuslar şimalinde büyük manevralar yapılacak Rusya uzak şarkta ordu ve hava kuvvetlerini etmektedir. Uzak şark yüksek sobayları birincikânunda Moskovada müzakereler yapılar. İngiltere ve Rusyanın her ikisi de Avrupa kıtası sıtasalarında faaliyet göstererek orada sulhın sağlanlaştırılmasına ve Büyük Okyanusta ellerinin sağlam ve serbest kalmasına uğraşılar. Japonyada casuslar tevkif ediliyor. İngiltere Singaporda Amerika «Sandieroda» casuslar yakalıyor. Böylece Büyük Okyanusta harp hazırlıkları seyrini almıştır.

Bu hazırlıkların neticesini tetkik ettiğimiz zaman Japonya tecavüzü kuvvesi harbe, diğer üç hükümetten (Rusya, İngil-

tere ve Amerika) nun tedafüi kuvvetlerinden daha yüksek derecede hazırlanmıştır.

Netice: Büyük Okyanusta bir harbe doğru sürükleyen sebeplerin bu mülakadaki büyük kuvvetlerinin harp için sevelerden heri hazırladıkları sevkulceyşi vaziyatların kısaca tetkikna çalışık. Nihün neticelere varmanın imkânı yok, harp olması çok muhtemeldir. Tecavüzü mülletin kuvveti ve kuvvei maneviyesi yüksektir. Büyük Angile - Sakson deniz kuvvetlerinin takip etmesi lazım gelen siyasa Japonyaya karşı mülkün merteye dost ve en iyi vaziyeti almak Büyük Okyanusta vaziyetlerini takviye etmek. Deniz muahedelerinin 3 : 5/5 nisbatın batırıcı yapmak ve teşriki mesai atınaktır. Bu kaza insanlık için de en iyi siyasadır.



## İngiliz donanmasının son konuşu

**H**abeşistan meselesi yüzünden İngiltere ile İtalya arasında bâsıl olan gerginlik sırasında İngiltere donanmasının konuşunda değişiklikler olmuştur. Bu yazıdan maksat :-

Bu değişikliğin sebebini bulmak ve bundan istifade etmektir. [1]

Evvelâ konuşundaki belli başlı değişiklikleri yazalım :

a) Akdenizdeki (Royal oak) sınıfı bazı gemiler vatan filosuna alınmış ve Akdenizdeki ana kuvvet aynı cins Kün Elizabet sınıfı gemilerden tertip edilmiştir.

b) Maltada bir kısım denizaltı gemilerle muhripler bırakılmış ve Akdeniz filosu esas itibarıyla ve ana kuvvetle İskenderiyede sonra küçük kuvvetlerle Suveyş, Hayfa ve Kıbrıs sularında toplanmıştır. (Maltada dahi bir kısım tayyareler bulunmakla beraber hava kuvvetleri daha ziyade Ebukir, Hayfa-ya çekilmiştir.)

c) Ana vatan donanması da manevralar dolayısıyla Atlas denizinin cenubuna Cibraltaya yakınlardadır.

Şimdi bunların sebeplerini arayalım :-

a) Kün Elizabet sınıfının toplanması :-

1 — Evvelâ bu drednottların yüksek süratli olmasından.

2 — Aynı cins gemileri (mütecannis) gemilerin bir arada bulunması istemesinden.

3 — Seyir nisf kuturları bu işe elverişli olmasındandır.

b) Ana kuvvetini şarki Akdenize kaydırılması ki :-

En önemli hareket budur.

Bunun sebebi :-

[1] Bu yazı deniz mecmuasında basıldıya kadar gelecek zaman esnasında siyasi vaziyette ve konuşlarda belki ummadığımız yeni değişiklikler olacaktır. Bu sebeple bu yazının a zamana kadar mevzisini geçmişi olur. Veya düşünemediğimiz yeni vaziyetler çıkarsa bu eksiklikleri ve maksat her kimsenin anlayabileceği tarafa kırmızı popülör yazıldığından bunun da mazur görülmesini dileriz.

1 — İngiliz donanmasını italyan muhrip, denizaltı ve mayın tehlikesinden ( küçük harp vasıtaları ile )

2 — Ve sonra hava tehlikesinden uzaklaştırmak ve bu suretle şarki Akdenizde bu donanma ile ve garpta ana vatan donanması aksamile uzaktan italyan deniz yollarını kesmek ve sonra bu kısımları emariyete almaktır.

Bunları yazdıktan sonra karşılık olarak şunlar söylenebilir ve akla gelebilir.

1 — Böyle uzaklaşmakla İngiliz donanması istenen işi yapabilir mi ? Maltada kalsa idi bu vazifeleri daha iyi yapamaz mı idi ?

2 — Bu konuşun acaba italyan deniz kuvvetleri tesirinden mi; yoksa üstün olan italyan hava kuvvetleri tesirinden mi yapılmasına mecburiyet bâsıl olmuştur ?

Şimdi sırasıyla bu iki maddenin cevabını verelim :-

1 — İngiliz donanması Maltada kalmış olsa idi hiç şüphesiz vazifesini daha iyi ve kolay yapardı. Ve hattâ düşman kıyılarına daha yakından müessir olur ve Yunanistan ile İtalya arasındaki sahaya daha yakından bakim olurdu. Fakat donanmam Maltayı bırakarak şarka çekilmesi hem İngiltere donanmasının vazifesini kâfi derecede yapmasını ve italyan silâhlarının tesiri altında kalmamasını temin edecek sevkulceyyi bir hareket olduğundan bu tarzı kabul etmiştir. Büyük harple de İngiltere böyle bir sevkulceyyi takip etmiştir.

Acaba ne tesir ile bu konuş yapılmıştır :-

Bunun asıl sebebi İtalyan deniz kuvvetleridir. Ve sonra binaenle hava kuvvetleridir.

Çünkü :-

İtalyanın çok müsait olan coğrafi vaziyeti Malta sularında İtalyana çok kesif mayın hareketi, taarruzları, denizaltı gemileri, muhripleri ve hücum botlarıyla baskınlar yapmasına elverişlidir.

İtalyanın bilhassa bu küçük silâhlar cihetinde üstünlüğü bu tesiri daha ziyade artırır. Ve İngiltere donanması daima bu sulara bulunduğu takdirde bu muazzam drednottlar büyük tehlikeye girer. Büyük harple alman donanması üssü ile İngiliz donanmasının üssü arasında takriben (600) mil mesafe vardı.

Harbin nihayetine kadar bir çok muvakaşaları, İngiliz esfâre umûmîsinin heyecanlı taleplerine ve ısrarlarına rağmen ama donanma ceniha hattı ( 100.200 ) mîl ceniha bile alınmadı ve alman üssüne yakınlaşamadı. Halbuki burada Maltadan daha çok güzel çok malîfuz ve çok müsâit bir çok körfezler ve koylar vardı.

Denizde küçük baskın silâhları mûhripler, topçular, denizaltı gemileri ve hücumbotları çıktıkten sonra yakut abluka düşünceyi hayal saftasına iotikal etmiştir.

Ekiden düşman donanması üssünün ağzında beklemişti. Ve buna askeri abluka denirdi. Maltada, İtalya üsslerinden takriben 90 mîl mesafede İngiliz donanmasının bulunacağını ümit etmek bu tarzda yakın ablukayı istemek demektir. Ve bugün böyle şey olabilir mi? diye düşünmek ve düşünmeğe temayül etmek safdilliktir. Bunu kendi tarihîmizden bir misal ile de görmek isterseniz 23 senes evvel Varna önünde Hamidiyanın akîbetini zikredebiliriz.

İşte böyle bir harpte İngiliz donanmasının alman üsslerinden ve kanal gibi bütün deniz nakliyatının cereyan ettiği ve en iyi usulünün bulunduğunu sahadan uzakta konmasını nazî hava kuvvetlerinin hiç bir tesiri yoksa ve bu sulf deniz baskın ve taarruz silâhlarının tekâmülünden olmuş ise bugün de Maltadan şarki Akdenize çekilmesinde en birinci sebep yine budur. Ve bunlara ilâveten de bir de hava kuvvetleri tehlikesidir. Ve şüphesiz İtalyanların hava silâhı da İngiliz donanmasının bu sevkulceysi, şarki Akdenize çekilmeyi iltzama sokmuşdur. Fakat bunu riyazi rakamlarla söylemek icap ederse hava kuvvetlerinin bu yoldaki tesiri en fazla 3 olarak kabul edebiliriz.

Maltada İtalyan hava kuvvetlerine üstün hava kuvveti bulunsa dahi İngiltere donanmasının burada üsslenmeyeceği ( büyük harpte görüldüğü gibi ve en basit belli ve yakın tarihî tabîk edilen sevkulceys kaidelere nazaran ) aşîkârdır.

Yahut bunu şöyle de söyleyebiliriz. İtalyanın hiç bir hava kuvveti olmasa ve fakat bugünkü deniz kuvveti olsa, İngilterenin ise Maltada hem hava kuvveti ve hem bugünkü deniz kuvveti olsa dahi İngiltere donanması İtalya ile bir harp halinde karşı Maltada kalamaz.

Tayyareler asrımızın, uzak abluka sevkulceysini takviye etmiştir. Çünkü tayyarede uzak ablukaya sebep olan ve onu meydana getiren deniz silâhlarına iltihak etmiş bir deniz ve kara silâhıdır. Ve bugün İtalyanın hiç bir deniz kuvveti olmasa ve yalnız kuvvetli hava kuvveti olsa İngilterenin ise hiç hava kuvveti bulunmasa veya pek hafif olsa İngiliz donanması yine belki Maltada üsslenemez. ( Belki diyorsunuz çünkü bunu tayin edecek deniz silâhlarının tesiri gibi bir tarzda misali yoktur. ) Fakat böyle bir vaziyet ve faraziye hayaldir. Ve vaziyeti açık göstermek için yazılmıştır. Çünkü böyle bir vaziyette bugünkü seriat altında İtalya belki yer yüzünde bulunamaz, yaşayamaz, inkışaf edemez. Hebesistan meselesi meretil olamaz.

İtalya ( siyasi bir vaziyate istinat etmişse ) silâh edanile kuvvetini evvelâ deniz kuvvetlerinden alıyor ve hava kuvvetleri de onu takviye ediyor. Ve ona söz söyleyen, sözünü dinleten ümit veren yine donanmasıdır. Esasen yalnız hava kuvvetlerinden meretil imsa veya ona çok fazla kıymet verse, bütün hava kuvvetlerini Tobruk ve 12 adada bulundurmamak İskenderiye, Kibre, Hayfa sularında azami 300 mîl uzakta bulunan İngiliz donanmasının imha etmeyi düşünür ve hiç bir deniz kuvveti de yapılmıyarak veya hafif yapılarak bu kadar külfetlere, masraflara girmezdi.

Bugün Akdeniz yolunu İngiltereye karşı en kuvvetli kapayacak yine deniz silâhı olacaktır. Bu da Tunos - Sicilya geçidine mayın dokerek, denizaltı gemileri bulundurarak ve kuvvetlerini buraya teksif ederek yapılacaktır. Ve 12 adaya istinat ederek Ege denizi yolunu emniyete almaya ve buradan şarki Akdeniz kısmına taarruza da çalışacaktır. İngiltere ise daha ziyade Ümit burnu yoluna dönecek fakat Akdenizin şarki ve garbında uzaklan İtalya deniz yollarını kesecek ve o zaman Hebesistan, Roma imparatorluğu hayalide - başka siyasi illidâlar ve yardımlar olmasa - denize gömülecektir. [ 1 ]

[1] Dîrî senes evvelki 28 - Ağustos 1921 tarihli Naval and military reports gazetesinde Akdeniz vaziyeti hakkında vassıfı yapılan mühim bir makalenin parçasını bu muvakaşede buraya yazmak faydalıdır. Mâsele şöyle idi: - Yedi denizden hiç biri Akdeniz kadar İngiltereye karşı güçlü denizaltı üssü teslîm ve denizaltı harbinin enüsmâi değildir. İngiltere Akdeniz ticaretinin

Servet, refah, deniz yollarında iken ve ihtiyaçların tezayüdü sebebiyle bu yollar genişler ve zenginleşirken, insanların fazlası denizden istifade eder ve denizden muamele yaparken ve milletleri birbirine bağlayan en yakın ve zengin yol denizler iken ve kara hududunu olmaması sebebiyle hasım tehlikeler, ordular denizden gelirken denizler üzerindeki hayat, kuvvet, her şey yine deniz üstünde olacak ve kalacaktır.

İlebeşistanın geri, fakir kalmasına deniz yolu ile ve deniz silâhı ile tehdit edememesine, İtalyanın kollarını sallaya sallaya ta hududuna kadar gelmesine saik olan sebepler aranırsa bunların başında denizle alakasızlığı görmek müşkül değildir.

ziyana tahammül etse de bu deniz vasıtasıyla gelen ticaretin inkısaına değil bugün buralarda denizaltı gemileri mayın dökceklerdir. Bu sularda bir hükmü 100 denizaltı gemisi bulunur ve bunun 50 tanesi faaliyette olduğunu bir kere nazarı dikkate alınız. İtalyanlar bugün 150 kulaca mayın atımlardır.

Bir veya mütefak iki hükümete karşı meydana gelen muamele muhafaza edemeyiz.

Büyük harbin nihayetine doğru denizaltı gemilerine karşı en iyi vasıtanın (Konvoy) olduğunu anladık. Fakat konvoy mayınlara karşı müessir olmaz. Bu sulardaki umklar mayın atılmasına müsaidesiz. Bu emniyeti muhafaza edemeyiz. Eski (Keyp - Ümit) yoluna dönmek mecburiyeti hâmi olacaktır. Bu karara vâsi olmak her iki hattaki zamanların müduru ve gemilerin ziyasın muhafaza eder.

Bu her iki amil (zaman, gemi ziyası) müessir nispetinde olursa en büyük tehlikeli vaziyettir.

Bir ayda 20 geminin Akdeniz yolu ile gelip gitmesiyle, 40 geminin Keyp yolu ile iki ayda gelip gitmesi aynı netice demektir.

Bu zaman geçtikçe böyle bir karara vâsi oluruz ki Akdeniz yolu bir büyük harpte tehlikeli bulunacaktır.

Bu cihetle üsûlümüzü (Cibralta, Malta, Kıbrıs) tedafî vaziyetlerine daha ziyade kıymet vermeliyiz. Bilhassa Kıbrıs, Sèvres kanalına tahakkükü satılabilecek hafif kuvvetlerin hareketi için fevkalâde ve en istifadeli bir merkezdir.

Döşenmiş Cibralta ve civarı sularda mayın hareketi yaptığı zaman bitarafı malumat vermiyecektir.

Büyük harpte ne almanlar ve ne de biz bitarafın müdahalesini hiç düşünmiyoruz ve mayın hareketi küçük küçük başlayarak inkıfâf ede ede İngiltere - Amerikanın muarızına Şimali denizi müstahkem tepeklili etti.

Mayın hareketinde her iki taraf istediği gibi oynayacaktır. Ve bir gün bizzat Cibralta civarında büyük gemilerin çektiği mayın denizindeki en büyük mayınlar dökülecektir.

Bundan başka müstakbel bir harpte hava kuvvetlerinin de rolü olacaktır. Ve Akdenizde gemilere karşı hava kuvvetleri hareketi de geçecektir...

Yazan : Dr. Bab.  
SELÂHADDİN RIZA BURAK

## Büyük harbin yardımcı kruvazörleri ( Möwe ) nin geçirdiği iki beyecan

**Y**ardımcı kruvazör, adının karşılığı olarak bize aşağı yukarı kruvazör kadar sürati ve buna göre de silâhı bulmuş tecim harbi, gözetleme ve akınlara yarayacak bir tipi anlatır.

Büyük harpten önce İngiltere başta olmak üzere bir çok ulusların süratli posta vapurları bu ihtiyat sınıfı ayrılmışlardı. Bu devirlerde basılan (Jane's fighting ships) kataloglarına bakarsak zamanın transatlantiklerini silâhı şeklinde ve filoların nihayetinde görürüz. Bunlar mensup oldukları devletlerin yardımcı kruvazörleri sayılıp harpte kendi silâh ve bandırasını saklamalarına lüzum görülüyordu. Bu türlü yardımcı kruvazör düşüncesi Büyük harbin patlamasına ve hatta 1915 yılına kadar sürmüştür.

Yardımcı kruvazörlerin eski zamanlardaki benzerleri :

Eski zamanlarda harp gemileri gibi tecim gemileri de kendi tekneleriyle değerli yüklerini düşmanın veya soyguncuların vurgunlarından korumak üzere zamanını top ve başka silâhlarla donatılmıştı.

O zamanlardan başlayarak yakını bir geçmişe kadar hükümetler, lüzum görürlerse böyle silâhlanmış tecim gemilerine bir فرمان vererek savaşa karşı devletin tecim gemileri ile yüklerini vurguna hak verir ve denize salardı. Bunlar alımları talimata göre denizde gezerler ve barıştaki devletlerin bandırasını taşıyan gemilere dokunmazlardı. Silâhlanmış فرمانlı tecim gemileri veya korsan gemileri, en çok maskeli olarak başka kıbıkta gezer ve avına saldırırken banlığı ile meydana çıkarılı.



Bu gemiler kendi kaptanının müstakil emri altında dolaşır ve patronu olan hükümete vurgun mahından lüsse verirdi. Bunun artanı ise kaptanın emri altında olup kendisi ile personeli arasında pay ediliirdi. 1856 Paris uluslar arası hukuk konferansı korsanlığı bütünü ortadan kaldırmış ve denizlerde her türlü hareket ve akın yalnız savaşan devletlerin harp gemilerine vermiştir. 1908 Londra uluslar arası deniz konferansında ise Almanya kendi hususi vaziyeti dolayısıyla tecim gemilerinden hücum gördüklerini, seferberliğini ilânile beraber yardımcı kruvazör haline çevirmeyi teklif etmiş fakat İngiltere bunun ancak bir limanda yapılabilmesinde ısrar etmiştir. Netice olarak da düşüncelerde birlik olamamıştır.

Bundan sonra İngiltere yardımcı kruvazör sayacağı gemileri ayırmış ve daha harışta iken toplatıla bahriyeli personelinin içinde bulundurmıştır.

Almanya ise harışta bu kadar ileri gitmemiş ancak en süratli posta vapurlarını yardımcı kruvazör olarak tanımakta kalmıştır. Harbin patlamasında bir kısım alman tecim gemileri vatan haricindeki harp gemileri tarafından silâh ve kırmızı personel ile donatılmış ve artanlardan gerekenleri de ana vatan limanlarında silâhlandırılmıştır.

Bugünkü harbinde (büyük harpte) yardımcı kruvazörlerin rolü de aşağı yukarı eski korsan gemilerine benzemiş ise de hukuki durumları başkadır.

**Çünkü :**

Gemi rasmen beylik hizmetine alınmıştır ve beyliktir.

Silâhlanarak bilfiil harp gemileri kadrosuna sokulmuştur.

Komutan subaylar ve personeli deniz kadrosundan seçilmiştir.

Silâhlı hareket esnasında devletin harp baidrasını çeker.

Yalnız devletin harp gemilerine mahsus olan top, torpido ve mayın silâhlarıyla silâhlanmış olup.

**Silâhlı bir tecim gemisi değil, bir harp gemisidir.**

Harpte ilk yardımcı kruvazörler ve kullandıkları :

İngiltere ve onun düşmanı olan Almanya harbin ilk zamanlarında büyük posta vapurlarını silâhlandırarak açık denizlerde kullanmışlardır.

İngiltere denizlerin egemeni olmak dolayısıyla kendi fermamı dışında kimseyle açıktan açığa dolaşamayacağı denizlerde bunlardan belki gözcülük, abluka veya konvoy işlerinde fayda görmüştür.

Fakat Almanya: abluka altında olduğundan onun herhangi bir suretle denize gemi çıkarması ancak akıncı olarak mümkündü. Fihakkı bu ulus da bir kısım sürat postalarını silâhlandırarak yardımcı kruvazöre çevirmiş ve akın için denizlere salmıştır. Bunlar sırasıyla ( **Kaiser Wilhelm de Grosse, Cap Trafalgar, Cap Polonia, Berlin, Prinz Eitel Friedrich ve Kormoran** ) namında altı gemi olup, pek büyük olduklarından çok uzaklardan görölüyor ve maskelenemiyordu. Yine büyük ve yüksek olmalarından dolayı kolaylıkla vuruluyordu. Bunların hepsinden üstün olarak ta pek çok kömür yaktıklarından yakacak bularak denizde uzun müddet kalmaları ve akını sürdürebilmeleri pek güçtü. Bunlar hiçbir iş göremeden sıra ile elden çıktılar ve en sonuncusu da 27 - Nisan - 915 de ( **New Port News** ) da intemiyer edilmek suretile saladan çekildi ve artık bundan sonra Eycan denizlerinde denizaltı gemilerinden başka hiç bir tekne üzerinde alman bandırası dalgalandırmadı.

Bu sebepten deniz kuvvetinde düşmanından aşağı olup limanlarında abluka altında bulunan Almanya, baş düşmanın ve yardımcıların denizlerde serbestçe dolaşmasını, hele İngiltereye viycek ve ham maddeler ile Garp cephesini kuvvetlendirecek materyal gelmesini bir türlü çekemiyordu. İşte bu düşüncelerle denizaltı harbinden başka çarelere de baş vurdu ve yeni bir tip yardımcı kruvazör donatarak denizlere salması gailice karar altına aldı.

Bu tip yardımcı kruvazörler hiç bir iş göremeden elden çıkan evvelkiler kadar büyük olmayıp 4000 ile 6000 rüşum tonnasında silâhla donatılmağa elverişli, kazanlarla makineleri yeni ve güçlü olup tecim filosundan seçilmiş uygun gemilerdi. Bunların en yüksek süratleri 14 mil olduğundan az kömür yakar ve ambarlarına ağırlı 3500 ile 4000 ton kömür ile takriben 26000 mesafeye gidebiliirdi.

Bu soy yardımcı kruvazörler, yukarıda yazılı kömürden başka kendisini enaz dört ay idare edecek malzeme, mühimmat ve materyal ile takriben 300 gemi personeli ile alınması umulan 500 mısırın bu kadar zaman beslenmesine yetecek kadar da kumanyayı sağlamak zorunda idiler. Bunlardan başka tutsak alınacak kaptanlar ile personela mahsus ayrı kompartiman halinde maksada uygun birer garnizon hazırlanması da gerekti.

İşte bu düşünceler ve istekler mümkün olduğu derecede bir tekne üzerine birleştirilmeye çalışıldı ve aşağı yukarı da başarıldı.

#### Yeni tip yardımcı kruvazörlerin silâhları :

Bunların silâh içinde sözü. Büyük harbin meşhur akıncısı ( Möwe ) nin topçu suhayı ve birinci suhayı vakiline bırakalım. O zamanın dehşetli maceralarını ( Möwe ) ile yaşamış olan bu denizcinin gördüğüne, düşündüğüne ve denemelerinden edindiği inançlarına göre :

#### Top :

Çabuk ateşli, bütün donanımları ve ateş mekanizması sağlam ve güvençli ( 4 ) ile ( 8 ) adet 15 s/m lik top maksada yetiştir. Bu arada haza 10,5 s/m lik toplar da işe yarayabilir ise de daha küçüğünün hiç bir değeri yoktur.

#### Torpito :

Büyük harbin bir kısım alman yardımcı kruvazörlerinde, ( Möwe ) dahil suüstü kovanlı torpito silâhı kullanılmışsa da bunların pek ameli bir faydası görülmemiştir. Bazı alâkadarlar lüzumu olmadığını ileri sürüyorlar ve kendi inançlarına göre ( ihtiar topu ile duracak gemiye torpito lâzım değildir. Buna aldırmayarak savaşa girişecek zorlu ve silâhlı düşman ise yolsuz olan yardımcı kruvazörü pek kolaylıkla torpito menziline sokmaz ) düşüncesinde bulunuyorlar. ( Greif ) ve ( Leopard ) gemilerindeki torpitoların hiç bir işe yaramaması ve ( Möwe ) nin aynı hedefe attığı üç torpitenin birden boşa gitmesi bunların inançlarına destek oluyor.

Diğer bir kısım ise sualtı kovanını daha iyi buluyorlar fakat bu iş teknik yüzünden başarılamıyordu.

#### Mayın silâhı :

Büyük harpta harekât yapan alman yardımcı kruvazörlerinde, düşmana pek uzaklardan umulmadık darbeler vurarak panik uyandırmak düşüncesiyle mayın da kullanılmıştır. Fakat bu pek seyrekten. Yardımcı kruvazörler mayınlarını gizlice mayın dökücü gemiler tarafından belli yerlere dökülentleri toplamak yolile alıp almaya giderlerdi.

#### Uçak :

Büyük harpteki bazı alman yardımcı kruvazörlerinde keşif işleri için uçak kullanılmışsa da, şimali Atlantikte bir kaç defa iyi başarılan uçakların başka big bir işe yaramamış ve sonradan vazgeçilmiştir.

#### Seyir ve telsiz :

Bu hususta uzun düşünceler yazmak gerekmez. Denizciler bunu çok iyi bilirler. Aylarca belki sahil görmeden seyredercek, her gün acunum hiç görülmelik yerlerinde dolayacak yardımcı kruvazörlerde seyir işlerinin personel ve materyali elbette üstün olmak gerektir.

Telsiz içinde ise kendisi her zaman kışkırtı gezeceğinden ve belki de kovalanacağından çevresinden haber almak, memleketten kısı şifreler kapabilmek ve düşman şifrelerini vakıyarak halle çalışmak gibi ağır vazifeler yüklemiş olduğundan personel ve materyalin nekadardaki üstünü aransa azdır.

Yardımcı kruvazörler telsiz makinalarının aher donanımıla sürekli olarak etrafı dinledikleri halde keşfetmek korkusile verici kısmına el bile sürmezler.

#### Yeni tip kruvazörlerden kaç tane donatıldı ?

Alman donanması ( Metheor ), ( Wolf I. ), ( Greif ), ( Möwe ), ( Wolf II. ) ve ( Leopard ) adlarında altı gemiyi yardımcı kruvazör haline sokarak akın için denizlere salmıştır.

#### Bunlardan kaç işini başarabildi ?

Yardımcı kruvazör olarak denizlere salınan bu altı gemiden üçü abluka çemberini yararak düşmanın arkalarına kadar

gidebilmiş ve bunlardan da (Möwe) ile (Wolf II.) öz yurtlarına bir çok vurgun ile dönerek akınlarını muvaffakiyetle bitirebilmişlerdir.

#### Yardımcı kruvazörlerin muhafazaları :

Bunların en baş korunma silâhı maskeleri idi. Maskeler en kısa zamanda kırık değiştirmek üzere pek portatif olarak yapılmışlardı ve türlü türlü şekillerde idi.

#### Yardımcı kruvazörler avına nasıl saldırırdı ?

Yardımcı kruvazörler tecim harbi yaptıklarından maskeli olarak gezerler ve avlıyacakları geminin yanına geldikten sonra yüzündeki maskeyi atar, alman harp bandırasını toka ederek benliğini meydana çıkarıp silâha davrandırlardı.

#### Yardımcı kruvazörler avlarını nasıl batırırdı ?

Müessir top menziline girerek avını işaret veya ihtar topu ile durduran yardımcı kruvazör, önce gemi personalını boşalttırır, gerek görürse araştırma yaparak kendisine lüzumu olan yakacak, yiyecek ve materyali aldıktan sonra gemiyi batırırdı. Gemi batırmak için ancak öz vatanda alınabilecek topçu cephanesinden pekaz miktarda sarfetmek üzere bir tahrip mûfrezesi avlanan gemiye gönderilir ve bunlar bordadan aşağı sarkıtukları paralama hakkı dolu bir sandığı sudan iki üç metre aşağıda patlatarak mayın yarası gibi geminin karnına delik açarlardı. Paralama sandığının sarkıtılacağı yer, ortadan başa veya kıça doğru olmak üzere seçilirdi.

Bu yolda bir geminin batırılması bir saatten dört saate kadar sürdüğü denemiştir. İş çabuk bitirmek lazımgelirse su hattına bir iki 15 s/m lik âli fevranlı kondurmak usuldendi.

#### Yardımcı kruvazörlerin korkusu :

Yardımcı kruvazörlerin en korktuğu şey görülmek, tanınmak ve rapor edilmektir. Bu soydan bir gemi bir defa tanınıp rapor edildikten sonra admiralının elinden kurtulması pek kolay değildi. Bundan ötürü kendisini göstermemek, yanlış aya sahillerarak serbest bırakmaya zorlanmamak ve yakaladığının da hakkından gelmek gerekti. Elden kaçırılacak bir gemi darbel

vereceği raporla bunun yerini, büyüklüğünü ve şeklini de oldukça doğruya yakın düşmanına bildirirdi. Bundan sonra yakalanmasa bile, hiç olmazsa o hareket alanında üzerine aldığı ödevi başarmak için olan ümitler suya düşerdi. Yardımcı kruvazörlerin en baş işi kendi izini belli etmeden en çok tonajda düşman gemisi ve bunların yüklerinin ihtiyacından fazlasını denizin dibine göndermek, her gün yeni bir geçit ve her gün yeni bir sahada dolasmak böylece maceradan maceraya koşmak fakat zorda kalmadıkça da karşılıklı savaşa girismemektir. Muhafazasız bir gemi olan yardımcı kruvazörün, karşılıklı bir deniz savaşına girilmesi kendisini piyangoya koyması demektir ki üzerine atılacak her düşman mermisinin ne akıbet getireceğini kimse kestiremez. Bu işten üstün çıksa dahi zararsız çıkamıyacağından, denizden başka sığınağı olmayan bu geminin durumu fenalaşır. Hiç bir zarar görmese dahi bir çok gemileri bura-cak kadar cephaneye ile bir gemi batırmış olur ki maksattan uzaklaşır ve bu yüzden seferini kısa kesmeğe zorlanır.

#### Batırılan gemilerin personali :

Her avlanıp batırılan geminin personali bittabi toplanacaktı. Bunlar birikerek nihayet gemi alamaz olur. Bu zaman yardımcı kruvazör akınlarını sürdürebilmek üzere bunları ya öz yurtlarına göndermek veya (Hodson Maru), (Narowdale) gibi bitaraf bir limana bırakmak zorunda kalırdı. Bu takdirde son yakalanan gemi bu şaistan istifade eder ve tutsakları alıp giderdi.

Tutsak sahnmasında tutulan diğer bir yol da kendilerini insanların yaşadığı ve vesaiti muharebesi olan yerlerden münasip uzaklıkta kumanyalarile karaya çıkarmaktır. Bunlar şehre gidinceye kadar bir zaman geçecektir ki, yardımcı kruvazör bu müddette maske, rota ve hareket alanını değiştirir.

Her tutsak sahnmasından sonra bu değişim yapılmalıdır.

#### Yardımcı kruvazörlerin personali :

Yardımcı kruvazörlerin, ödevlerinin çok zor ve çetin olması dolayısıyla personali elde olanların en üstünlerinden seçilirdi. Komutanın da pek büyük gemicilik bilgisi, enerji, çabuk karar



verebilmek ve egemen olmak arandığı gibi subaylarda da böyle bir federe yardımcı olmağa layık meziyetler bulunması gözetilirdi. Komutanla subaylar aynı zamanda akın yapacakları denizlerin iklim, coğrafya, oşinografi bilgilerini kavramış ve çevrelerindeki memleketlere gelip geçen gemilerin milliyat ve yüklerinin ne olabileceğini de yakından anlamış bulunuyorlardı. Subaylara düşen en son ve en çetin görev de aylarca deniz üstünde dolayarak, her gün ölüm karşısında maceradan maceraya koşacak eratin ruhlarına nüfuz ederek onları dinç bulundurmaktır.

Eratin gerçekten gemici olmasıyla büyüklerince gönülden bağlı olmaları gerekli ki bu kadar da maksada yetişiyordu.

Yardımcı kruvazörler yakacak ve kumanyayı nereden bulur?

Yardımcı kruvazörler ana vatandan en aşağı (4) aylık yakacak ve kumanya ile kalkmağa saavsılar. Bundan sonra her şeyin tedariki gemiye kalır. Bunun için akın esnasında yakalanacak gemilerin lüzumuna göre kömür, yağ vesair malzemesile kumanyası zaptedilirdi. Kömür yüklü bir gemi ele geçtiği takdirde ise bu ikinci bir yardımcı kruvazör olarak birincinin emrine girer ve personal ile donatılırdı. Bu gemi insan ve gemi uğraşı olmayan ıssız yerlerde beklerdi. (Möwe) nin yakaladığı (Saint Theodore) ve (Gaier) gemileri buna örnek olarak gösterilebilir.

Yardımcı kruvazörler nerede ve nasıl kömür alırlar?

Yardımcı kruvazörler insan uğraşı olmayan ıssız, düşman veya bitaraflara ait koylarda kömürlerini alırlardı. Havanın müsaadesine göre açıkdenizde de kömür alınmıştır. Nitekim (Möwe) ye (Saint Theodore) gemisinden üç günde (1800) ton kömür posta edilmiştir.

Buraya kadar büyük harbin verdiği ders ve hikâyelerle (Möwe) topçu subayının tecrübelerine dayanan adavlerini başarabilen yardımcı kruvazörlerin vasıfları ve çalışma şekillerinden bahsedildi. Şimdi yine bu denizehin (Möwe) nin meşhur akınında yaşadığı heyecanlı maceralardan ikisini kendisinden dinliyelim. Bunlardan birincisi bir yağmur ve sis bulutunun (Möwe) yi kurtarmağa yarıyarak şansın yardımını

ve ikincisi ise yardımcı kruvazör, kendinden aşağı kudretle bir gemi ile de olsa karşılıklı savaş yaparsa başına oeler gelebileceğini göstermek itibarıyla pek istifadelidir.

## Atılan İngiliz yardımcı kruvazörü

Möwe topçusu divorkı.

(Möwe) nin Almanya'dan kalkışının henüz (87) inci günü idi. Bu güne kadar Şimali Atlas Okyanusu ile Pernambuco önünde (90023) rüşmü tonası tutarında gemi ve (90063) ton ağırlığında düşman eşyasını denizin dibine göndermiştik. Şimdi ise (Buenos Ayres) ve (Rio de Janeiro) yolu üzerinde eğleniyorduk.

1917 yılının 16 şubat gününde arka arkaya gelerek elimize düşen üç vapuru batırdıktan sonra, yeni maceralara doğru koşarken, gözleler sonsuz okyanusun cenup ufkundan iki düşman rapor ettiler. Biz bir İngiliz yardımcı kruvazörüne çıktığımızı hiç düşünmüyorduk. Yalnız son günlerde yakalanan gemi kaptanların şüphe uyandırıcı sorgularıyla (Eddy) gemisinin sıfırlı telsizlerinden, bizim cenubi Amerikadan Avrupaya gelen yolu tuttuğumuzun admiralıya rapor edilmiş olmasından kuşkulaniyorduk. Bu takdirde İngiliz yardımcı kruvazörlerini izimiz üzerine salması pek ilâ mümkündü.

İşte bu düşüncelere dahmişken gemilerin direk ve bacaları ufkun üzerinden belirdi. Bunlar orta büyüklükte birer gemi olarak görünüyör. Fakat bordalarını vaziyeti nazarı dikkati celpediyordu. Rotaları bizimkine aykırı ve aramızdaki mesafe de tükrihen (10) mil vardı. Biraz sonra küçük olan gemide işaret sancakları dalgalandı, her ikisi de cenup rotasına döndüler. Bunlar nasıl gemilerdi? Birbirleriyle bağdaşarak bizi atlatmak mı istiyorlardı?

İhtiyaten yol kesilerek durumun daha ziyade açılması bekleni. İşlerin gidişi hoşu güdecek gibi değildi. İşte sancak tarafta olanından bir baca daha kaldırıldığı gibi pruva direğine bir de triket sereni yapadı. Artık iş anlaşılmıştı. Bunlar ancak ağır silâhlarla donatılmış yardımcı kruvazörler olabildi ki, benzet-

fiğimize göre İngilizlerin süratli posta vapurlarından ( Edinburgh Castle ) olsa gerek. Bu takdirde onun 8 adet 17 s/m lik topu ile en aşağı 8 mil süratine karşı biz ancak 15 s/m lik toplarımız ve en yükseği ( 14 ) mil olan süratimizle mi kalmıştık?

Durum fenaya doğru gidiyordu. Çok geçmeden gemiler şimal rotasına dönerek tam yol ile üzerimize gelmeğe başladılar. Düşmanın telsizi evvelâ şifreli sonra da açık olarak « Chasing a steamer » yazıyor ve bir diğeri de buna cevap veriyordu. Bunun da ( Ametisti ) İngiliz kruvazörü olmasından kuşulanıyorduk. Artık bize kaçmak düşüyordu. Biz önde düşman arkada zorlu bir kovalama başladı. Pervanelerimiz geminin kını biribirinden ayırıyormuş gibi var kuvvetile çırpındığı halde mesafe sürekli olarak kapanıyordu. Saat 10 da başlayan bu kovalama ile düşman arkamızdan böylece koşabilecek olursa 1600 de müessir top menziline girecek ve üzerimize üstün çaptaki mermilerini kümelendirecekti. Şimdi bir taraftan üstün düşmanla vuruşmağa hazırlanırken diğer taraftan da girmeye zorlandığımız bu savaşın nerelere varabileceği zihniyeti gıcıkliyordu. Düşmanın üstün olmasından başka rasgele can noktalarından birine vurabilecek tek mermi gemiye ölüm darbesi olabilirdi.

Arkamızda tropik ikliminin hafif olan havasında kalın bir kuyruk gibi uzanan dumanımız ile baş tarafından beyaz köpükler savurarak bizi üstün süratle kovalıyan düşmanımız, önümüzde ise Şimali denizinde sık sık görülmesine rağmen buralarda pek seyrek rasgelinen sis tabakasıyla yağmur bulutları görülüyor daha şimdiden sisin kokusu burnumuza geldiği gibi bu iklimin kalın yağmur taneleri de tek tük yüzümüze çarpmağa başladı.

Sağanak yaklaşıyordu. Benliğimizi saklıyan portatif maskemin bağları sağlamlaştırıldı. Çok geçmeden bulut içine girdik, artık etraf görünmüyordu. Şimdi bir miktar sancığa kırmak belki kurtulmamıza yarlım ederdi. Bulut içindeki seyrimiz bir saat kadar sürmüş idi ki birdenbire açık havaya çıkıyorduk. Ve cenup rotasına giden 6000 - 7000 tonluk bir şilep ile karşılaştık. Vapur, bu gödişine göre sis bulutu içinde veya arkasındaki

köpükler ve dumanlar saçarak bizi kovalıyan düşmanlarımıza 800 metre kadar yakın geçecekti. Ve gemi böylece gitti. Sisten çıkan düşmanlarımızın arasına düştü. Büyük gemi derhal bunun üzerine kirdi. İngilizler bunu herhalde bulut içinde rota değiştirerek kaçmak istiyen alman akıncısı zannetmişlerdi. Vapuru durdurdular ve hiç şüphesiz zavallı gemi dertini anlatmaya kadar biz vakit kazandık. Böylece hakiki alman akıncısı düşmanlarımızı elinden şansın büyük yardımı ile kurtuldu. İngilizlerin yüksek sürati ise yaramadı ve Möwe de smirler yerine geldi. Herkes düşmana kaçtığı bu fırsata şaşır. Bu çok tehlikeli macerada komutanın dümen erine kadar herkes vazifesini istenilen derecede yapmıştır.

Bu tehlike atlattıktan sonra ( Möwe ) denizlerde (35) gün daha akın yapmış ve ( 29657 ) ton tutarındaki düşman gemileri ( 6442 ) ton daha düşman malını denizlere gömdükten sonra öz yurdına dönmüştür.

İkinci ve çok tehlikeli bir macera da abluka çemberini varmağa kalkışarak vatana dönüş pek az bir zaman ve mesafede yaşanmıştır. Bunda muhafazasız olan yardımcı kruvazörün yapmak zorunda olduğu topçu düellosu ve onun neticeleri pek açık olarak görülecektir.

### ( Möwe ) nin silâhlı İngiliz vapur ile topçu savaşı

( Möwe ) vatana dönüş için şimali Atlas Okyanusunda şimal rotasına seyrediyordu. Bu zamanda abluka hatına hissettirmeden mümkün olduğu kadar sokulmak ve ilk fırsatta Şimaldenizine sızdırmak pek mühimdi. İşte bu son ve çetin geçide baş vururken ( Möwe ) nin başına neler geldi? Topçu subayı hatıratında oeler yazıyor :

« 1917 yılında martın onuncu günü şimali Atlas Okyanusu rotasına aykırı geçiyorduk. Hava çok rüzgârlı, çok fırtınalı ve deniz de pek çok dalgalı idi. Gemi baş denizlerle pek şiddetli baş kıç yapıyor ve kasara üzerinden denizler çullayordu. Bu sırada batı rotasına giden bir gemi görüldü ki bunun Manş denizinden şimali Amerikaya doğru yollandığı anlaşıyordu. Bu vapur bir alımı sonra bulutu altından birden bize karşımıza

çıkmıştı. Gemi bize bu kadar yakın düştükten sonra artık onunla temas etmemek olamazdı. Mutlakkak bizi görmüştü. Rotamızı güneydoğusuna kırıştırmış sırada daha ziyade yaklaşmaya başladı ve bizden kuskulanarak simli rotasına kirdi. Dikkatli bakılınca onun da kaç üstünde bir 12 s/m lik top ile direklerinde telsiz antenleri vardı. Şimdi biz böyle görüldükten sonra şayet Şimaldenizine girerek ana vatanı dönmekten vazgeçmedikse mutlak bu gemiyi icabına bakmalı idik. Derhal vapuru kovalamaya başladık. Mesafe aletimizden kestirdiğine göre süratini 13 mil olarak hesaplıyorduk. Kazanlarımızı pek zorlamaya gelmezdi. (Cape Frio) önündeki son zorlamadan sonra bundan çekiniyorduk. Çünkü kazanlarımız ablukayı yararken bize çok lazım olacaktı.

Möwe 8 rüzgâr ve 6 deniz kuvvetine karşı denizlere baş vurarak gidiyor ve bu sırada mesafemiz 80 hektu bulunuyordu. başkasına altındaki kazmetlerin lumbarları sıkı sıkıya kapalı ve içerden dayaklanmış olduğundan bu havada ancak iki 15 s/m lik top ile savaşa hazır idik. Her ne kadar bir de 10,5 s/m lik var ise de bu kadar uzun mesafede çok işimize yarayamazdı.

Şimale doğru olan bu kovalama mesafe değişmeksizin bir saat kadar sürdü. Artık vapurun kaç topu donatılmış ve üzerimize dirisa edilmişti. Şimdi saat 15,00 il 17,00 de karanlık olacağına göre, eğer vapur karanlıktan evvel elimizden kurtulamazsa muhakkak bir hâdise olacaktı. Son yolumuz olan 14 mil ile yavaş yavaş yaklaşılmaya başladık. 16,00 da biz onun iskele kıyomuzluğunda idik mesafe de 20 hektoya imişti. Artık ne olacaksa olmalı idi.

Hemen şurasile:

Harp batarası toka  
(Mp) derhal durumun işareti toka  
İki 15 s/m lik savaşa hazır olsun  
Dirisa 60°  
Vapurun önüne ihbar topu atılacak  
Ateş

komutaları verildi.

Bizim ihbar topumuza düşmanın kaç üstündeki topunun şimşegi cevap verdi. Bize 500 metre kısa düşen bir mermiyi çıkardığı su sütunu vapurun bandıra göstermeksizin topçu düellosuna kalkıştığını anladık. Bunun üzerine:

Bütün toplar ateşe hazır olsun

Ateş açınız

emri verildi.

Dalgalar o kadar kabarmış ve gemi de rüzgâra baş kaç yapıyordu ki, baş tarafı 6 metre kadar kalkıp inmesiyle bir çok defalar namulder yuvarlanıp çiden dalgalara saplanıyor ve insanın aklına bunların mahvolması korkusu geliyordu. Bu durum altında çabuk ateş eder soydan olan toplarımız da pek tez iş göremüyordu. Nisancılarımızın işi ise pek güçtü. Buna karşılık düşman gemisi hem en bizim iki büyüklüğümüzde olduğundan kaç üstündeki top daha rahat kullanılıyordu.

Savaş 16,10 dan 16,30 a kadar devam etti. İşte iki taraftan biri batıncıya kadar kesilmeyecek olan bu çetin savaşın her iki tarafa ne safhalar geçirdiğini gösteren ve vak'a esnasında tutulan not :-

Düşman gemisinde neler oldu? ( Möwe ) de neler oldu?

Vapurun önüne ( Möwe ) nin ihbar topu atıldı.

Düşmanın ilk mermisi ( Möwe )  
ye 500 metre kısa düştü.  
16,10 düşmana ateş açıldı.

Vapurun kaç tarafında topun altına bir 15 s/m lik isabet.

Meruü ( Möwe ) nin üzerinden aşarak uzun düştü.

Vapurun kaç topunun sol altına 15 s/m lik bir isabet.

Bir düşman mermisi ( Möwe )  
nin 30 metre yakınına düştü.  
Denizde patlayarak parçaları  
torpido kovanının üzerinden aştı.



Düşman gemisinde neler oldu?

( Mowe ) da neler oldu ?

Ambarda bulunan 38 esir kaçmak istediler. Yukarıda postalar kaportayı muhafaza ediyordular. Kaportanın perdelerini zorladılar. Kış cepaneliğe girerek hayste hücum ettiler ve cepane postasını dardardılar.

Vapurun topun sol altına 15 s/m lik bir isabet.

( Mowe ) nın baş tarafı hattına bir isabet. Rüzgaraltı bordasında çap kutusunda bir delik. Mermi geminin içinde patladı. İki kişiyi öldürdü. Mertinin parçaları alabandada gayri muntazam iki delik açtı. Mowe'ye sular girdiğinden gemi başladı ve 15 derece iskeleye yattı.

Vapura 10,5 s/m lik bir isabet.

Düşman mermisi ( Mowe ) nın köprüüstü ile bacası arasından geçerek uzun düştü.

Vapurun baca hizasından su hattına 15 s/m lik bir isabet. Buradan kömür tozuna benzeyen siyah bir duman görüldü. Gemi bu kara bulutun içinde kaldı.

( Mowe ) nın işaret köprüsüne bir isabet. Mermi maskenin içine ve dışına vurdu. Bir puntel kırıldı fakat insan ölmedi.

Vapurun küçük top saportu altına 15 s/m lik bir isabet. Top personeli ortadan kayboldu fakat bunların yerine dört kişi gelerek ateşe devam ettiler.

İnatçı olan bu düşmanla savaşırken, artık iki taraftan biri yok edilmedikçe ateş kesilmeyeceği aşaydınlıktı. Bu sebepten ( Mowe ) hazır menzili içinde iken düşmanında olmayan silahını kullanmak istedi ve komutanı tarafından torpido kovanlarına ( ateş müsaadesi ) verildi. Topçu döellosu ise hâlâ devam ediyordu.

Düşman gemisinde neler oldu?

( Mowe ) da neler oldu ?

Vapurun küçük taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.

Bir düşman mermisi ( Mowe ) ye kömürlük hizasından ve sudan iki metre yukarıdan vurdu. Çap kutusunda bir yara açtı. Kömürlükte şiddetle patladı, yakıcı gazlarla karışık alevler kazan önüne fırladı. Altı alevçiyi yaraladı. ( Buntların dördü sonra ölmüştür ). Buradan da marika yolu ile köprüüstüne çıktı isede orada bir zarara sebep olmadı. Kömürlükte bulunan kömür torbalarıyla çavalyeler ve kömürlüğün üstündeki hintli esirlere mahsus konudaki eşya tutuştu. Hintlilerden bir çoğu yaralandı ve öldü. Patlayan mermi parçaları alabandada bir kaç delik açtı.

Vapurun ruşvet güvernesine 15 s/m lik bir isabet.

Vapurun küçük taraf su hattına bir isabet. Buradan duman ve pervanelerin zarar gördüğü anlaşıyor. Çünkü vapor yoldan kaldığından ( Mowe ) ilerliyor ve kurtarıcı ziyadeleşiyor.

Düşman gemisinde neler oldu?

( Mowe ) da neler oldu?

Vapurun üzerine iki torpido atıldı. Evvelki isabet eden mermi geminin yolunu kestirdiğimize daha fazla düşürdüğünden torpidolar düşmanın başından geçerek boşa gitti.

Geminin kıç taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.

Düşman mermisi ( Mowe ) nın üzerinden aştı.

Vapurun kıç taraf su hattına bir 15 s/m lik isabet daha.

Vapurun kıç taraf su hattına bir 15 s/m lik isabet daha.

Mermi ( Mowe ) nın üzerinden aşarak uzun düştü.

Vapura bir torpido daha atıldı. Fakat bu da kıçtan geçti. Baştan geçen iki torpido dolayısıyla yapılan tahribat gerçekte olduğundan daha çok tahmin edilmişti.

Vapurun kıç tarafına 10,5 s/m lik bir isabet.

Vapurun kıçüstü güvertesine 15 s/m lik bir isabet.

Düşman mermisi ( Mowe ) den (400) metre uzun düştü.

Vapurun kıç top kürsüsüne 10,5 s/m lik bir isabet. Top personelinin de denize fırladığı zannediliyor. Diğer ikisi de ortadan kayboldu. Bunların yerine iki kişi gelerek İngiliz tüccar bandrasını gönderme toka ettikten sonra ateşe başladılar.

Düşman gemisinde neler oldu?

( Mowe ) da neler oldu?

Vapurun kıç top altına 10,5 s/m lik bir isabet.

Vapurun kıç taraf su hattına 15 s/m lik bir isabet.

Düşman mermisi ( Mowe ) den 300 metre kısa düştü.

Vapurun kıç top altında dâimî dairesine 15 s/m lik bir isabet. Buradan evvelâ siyah, sonra da beyaz renkte koyu dumanlar yükseldi. Ve İngilizin topunu sardı. Düşmanın ateşi artık susmuştu.

Vapurun personeli can kurtaran filikalarına öşürerek onları mayna ettiler. 16,30 da ateş kesildi.

Yirmi dakika süren bu savaş esnasında ( Mowe ) den (35) dane 15 s/m lik ve (23) tane de 10,5 s/m lik mermi atılmıştır.

Ateşini keserek personeli tarafından terk edilen İngiliz vapuru fena halde boğulanarak, kıçgüvertesi suya gömülmüş ve başı havada olduğu halde henüz su üstünde duruyordu. Nihayet 17,17 de başbütünü enkara gömülerek denizin dibine batıp gitti.

Her ne kadar bir tecim gemisinin, bir harp gemisine karşı koyarak topçu savaşına girişmesi, günün uluslar arası hukukuna sığmaz ise de, onun kendisini casurane müdafaa ettiği ve bandrasını dalgalandırarak battığı takdir edilmelidir.

Bu savaş yapılırken gemide 338 beyaz ve 104 de Laskar denilen hintlilerden tütsak vardı. Bizim geminin başlanarak bir tarafa yatması ve kömürlükten alevler fışkırması bunları velveleye vermişti. Başlı başına bir işe yarayan musademe talehi atıldıktan sonra rahmeler ağaç sigiller ve madereler ile kalafet edildi. Mukabil imlâ ile gemi doğrultuldu. Fakat kömürlükteki yangın hâlâ söndürülemedi.

Kömürlük yangınının sıcaklığı baş taraftaki saç perdeyi o kadar kızdırmıştı ki bunun dış tarafında bulunan mantar

mücerret ile ağaç kaplamayı çaltatmağa başlamıştı. Bu sebepten cephanelikte bulunan barutlar ile torpido harp başlıkları, içabında denize atılmak üzere güverteye çıkarıldı.

Bu işler bir taraftan devam ederken, karanlıklar içinde denizlerle çalkanan içi insan dolu sandallar görüldü. Bunlar herhalde batan düşmanımızın gemiyi terkeden personeli idi. Kendileri ne düşünüyorlardı? Gemiyi gelmek mi yoksa sandallarında kalmak mı istiyorlardı? Herhalde bizim gemiyi gelmeseler daha iyi ederler. Çünkü bu gece tekrar batabilecekleri gibi havaya da uçabilirlerdi. Bu durum çok sürmedi ve çok beklemeden (Möwe) ye çıktılar. Ayakları sağlam bir yere bastığından dolayı da sevinçler.

Tutsaklardan öğrendiğimize göre bu vapur (Plymouth) da (New Zeland) vapur kumpanyasının (7420) tonalığı (Otaki) vapuru olup silâhlanmış olarak admiralite emrine çalışıyordu. Bu savaş ona birçok yaralılarla, süvarisi de bu arada olmak üzere (6) ölüye mal olmuştu.

Bizim gemideki tehlike ise hâlâ geçmiş değildi. Ağaç kalafatlar suyu tamamen kesemediğinden, bunların üzerine 2 metre yüksekliğinde bir sandık yapılarak içine çimento döndürüldü. Artık buna bitmiş diyebilirdik. Fakat yangın hâlâ söndürülemedi. Ayağımızın altındaki güverte bütün gece gıgide kızmış ve kömürlük perdesi kızıl renk alarak bordadaki boyalar yaprak yaprak dökülmekte bulunmuştu. Kömürlüğün süm ile boğulması işi bitiremediğinden artık içeriye su basmaktan başka çare kalmamıştı. Kömürlük kapağının açılması ile ateşlerin rüşvet güverteyi yalaması bir oldu.

Kömürlüğün insan yaklaşabilen bütün menfezlerinden ve bunlardan başka da oksijen ile açılan bir çok deliklerden içeriye su basılıyordu. Bunlar yangının vavaş vavaş sonmesine yardım etmekle beraber gemi de bir taraftan ağırlaşıyor ve su çekimi artırıyordu.

Bundan ötürü yangın söndükten sonra bir yandan da suları basmak gerektili. Bütün bu uğursuzluklar yatışmıyormuş gibi üstelik çalkantı ile, tahliye donanımının ağır süzgeçlerine de kömür tozları tıkanmıştı. Bu iş de kolaylıkla görülemedi. Ve tulumbalar suyu yetemez oldu.

Savaşın sonra yangını söndürmek, suları tahliye etmek, rahneleri tıkmak ve tekrar savaşa hazır olmak tamam iki gün sürmüştü ki bu müddet içinde gemi, komutansız olarak gıgide üste koyan denizlerin keyfine sürüklenip gitmiştir. Bundan sonra kendini toplayarak tekrar savaşa hazırlanan (Möwe) abluka çemberinin tehlikelerine ve kendisini bekleyen bilinmedik maceralara doğru şimal rotasına seyre başladı.

Abluka altındaki vatanından büyük fedakarlıkla denize çıkan (Möwe), dört ay süren akını esnasında daima savaş kabul etmeksizin ticaret harbi prensibine göre dolaşmıştır. İki defa bu prensipten dışarı çıkmağa zorlanmış birincisinde şans düşmanı atlatmış ikincisinde ise gıtin bir düşmana çatarak kendisini ister istemez pek tehlikeli bir piyangoya koymuştur. Düşmanı attığı her mermi muhafazasız (Möwe) ye bin bir felâket getirebileceği gibi esas itibarıyla savaş için donatılmayan bu geminin dört aylık akından sonra pek az kalması tabii bulunan cephanesi de tükenebilirdi. Bu zaman da (Otaki) vapurunun şansı (Möwe) ye düşerdi.

Fakat (Möwe) bu son olum ve yaşama savaşıyla da üstün çıkarak ablukayı yarmış ve öz limanına bir çok ganimet ve akın armağanlarıyla dönmüştür.



## Küçük kruvazörler

**D**onanmamız iki haklı sebepten dolayı birkaç yıl 10000 tonluk kruvazörden başka gemi yaptırmıyor: sebeplerden biri kruvazör vazifelerinin çoğunun hakiki sonuçları düşman kruvazörlerini yenmek kapasitesinin gerekli olmasıdır. İkinci sebep, iyi dizaynli 10000 tonluk bir kruvazörün ödevi yalnız daha küçük bir kruvazörü kolayca yenmekten ibaret kalmayıp belki tonlarının tutarı 10000 ton olan aynı derecede iyi dizaynli küçük kruvazörlere yenebilmektir. Bu itibarla azami tonajlı kruvazörlere tahsisatımızın çoğunu ayırmak en mantıklı bir hareket olur.

Omaha sınıfını yerine yenisini koymak zamanı gelmiştir. Bu gemiler sefer için donatılıp hizmete alındıkları zaman her hangi bir donanmanın kendi tiplerindeki gemilerine göre en iyi kruvazörler idi iseler de dizayn edildikleri zamandanberi durum çok değişmiştir. İlk değişiklik Wasington konferansında 8 pusluk toplarla bezenmiş çoğu 10000 tonluk türlü sınıflar çıkarıldığı zaman olmuştur. Bundan sonraki değişiklik zorlu hava kuvvetlerinin denizde görünmesiyle deniz harp fennî şartlarında husule gelen devrim ile olmuştur. Son değişiklik, Londra anlaşmasından sonra 6 pusluk toplarla bezenmiş 8500 - 10000 tonluk kruvazörlerin bir akıde başlar. Omaha sınıfının yerisinde 1500 - 3000 tonluk kruvazörlerden daha büyük gemileri yenebilecek bir sınıf kurulmasıacağı açıktır. Sonuçta, düşman kruvazörlerini yenmek ödevi olan kruvazörleri 6000 - 7500 tonluk olarak yapmakta da fayda yoktur. Olsa ki, akit (insaf) harbe girecek personala, normal ödevini yaparken karşılaşacağı gemilerle denizde boy ölçüşebilecek gemiler vermesini gerektirir. Bununla beraber diğer kruvazörleri yenmeğe gereklilik göstermeyen ve harp kuvvetinden ziyade gemi sayısı

rol oynayan bazı ödevler vardır. Bu gibileri; tecim gemilerini batırmak, destroyer filotillası sancak gemisi olmak ve bir dereceye kadar açınlama (istikşaf) ve gizleme hareketleridir. Bir dereceye kadar diyoruz; çünkü kapalı havalarda açınlama ve gizleme işleri tek geminin görebileceği alanın darlığı dolayısıyla çok gemilere gereklilik gösterir. Bu şartlar altında, kruvazörlerin az aralıklarla açılmaları zorağı olduğu zaman, büyük ve küçük kruvazörleri sıraya sokabiliriz; böylece her küçük kruvazör kendini koruyan bir büyük kruvazör yanında bulundurulmuş olur.

Bunun gibi bir de az harp gücü isteyen, fakat bir destroyerde olduğundan çok yaşamak ve denize dayanarak kapasitesine ve bir gambottan daha çok hız gereklilik gösteren bir takım ödevler vardır. Örnek olarak harpte bazı yetkeli sivil ve asker kimselerin bazı yerlere taşınması hali söylenebilir. Bazı defalar uzak tecim merkezlerinin göz altında bulundurulması lüzumlu olur, yahut bazı küçük ülkelerde olan bir siyasal devrim sırasında Amerika çıkarlarının korunması lazım olur. Bir küçük kruvazör bu işi pek ala yapabilir ve onun donanmadan ayrılması herhangi bir kuvvetli geminin ayrılmasından daha az etkili olur. Buna göre, şuna benzer işlerin bir küçük kruvazör vasıtasıyla yapılmasının hiç olmazsa ıncelenmeğe değerli olduğu sonucuna varırız. Yine azami tonajdan daha az büyüklükte kruvazörler yaptırmakla feda edilecek harp kuvvetleri tutarının en az para ile elde edilebilmesi için imkan olduğu kadar küçük tutulmaları lâzımgeldiği sonucuna varırız.

Bu tonaj sorusu hakkında tamamen aydınlanalım. Ödevini yapmak için kendisinden büyük kruvazör işi istenecek olan orta tonajda kruvazör yaptırmakta lojik yoktur. Azami tonajdan daha küçük herhangi bir kruvazör yapılıncaya, harp kuvvetinden açıktan açığa vazgeçmeli, orta veya büyük kruvazörleri yenecek tarzda yapmak düşüncesinde bulunmamalı ve yalnız gemi sayısını göz önünde tutmalıdır. Bundan maksat, yukarıki ödevleri yapabilecek en küçük gemileri karakteristikleri üzerinde kararımızı vermeliyiz; sonuç olarak böyle bir gemi tecim

gemilerini yakalayabilmeli, birkaç destroyere veya hava saldırısında karşı durabilmelidir; orta büyüklükte hava bombalarına karşı, yakın destroyer ateşine ve silahlı tecrübe gemileri toplarıyla büyük harp gemileri orta bataryası ateşine karşı korunma tedbirleri olmalıdır.

Bir kruvazörün dizaynı herhangi bir subayın kapasitesi dışında bir iş olduğu açıktır; bilhassa hem yetiştirme ve hem denet, bakımından bu işlerde yetkisi olmayan bir subayın kapasitesi dışında kalan bir soru olduğunda kuşku yoktur. Ancak donanmamız bir yeni kruvazör tipi yaptırmak isterse yeni sistemde olması gereken karakteristikler açık ve hiçbir kayda bağlı olmayan bir incelemeden geçirilmelidir. Bu inceleme işi herhangi bir kimsenin bu yoldaki açık ve ilidiklenmiş düşüncelerini incelemeye esas tutmasıyla olur. Böylece başkalarının bombardımanına maruz bir amaç kurulmuş olur. Bunun gibi işbu incelemeye esas tutulacak ilk düşünceyi ortaya koyacak kimsenin deniz işleri dairesine ilgisiz olması ve yetke (salâhiyet) li olarak tanınmamış bulunması isteğe değer, böyle olmadığı takdirde bu gibilerin deniz dairesi ileri plânları hakkında bazı imaylarda bulunmaları pek ihtimalidir. Deyre nün plânları hakkında hiç bilgisi olmayan ve durumu en zengin subayın bile düşünmeden kritik etmesine elveren bir kimsenin dikkatle düşündükleri gazete sütunlarına geçmelidir.

İncelemek istediğimiz dört soru vardır:

- 1 — Herhangi bir donanmada isteklerinize uygun bir tip var mıdır?
- 2 — Yok ise silâh, koruma ve hız bakımından en az istediğimiz ne olmalı?
- 3 — Yapılış halinde bu isteğe göre yapılacak gemiler tutarı itibarıyla 10000 tonluk kruvazörlerdeki karakteristikleri karşılayabilir mi?
- 4 — Silâhları azaltma hakkındaki varolan anlaşmaların son bulması bu gemilerin değerini azaltır mı?

### Yabancı kruvazörler

En az tonajda yukarıda yazılı ufak işleri yapabilecek kruvazörler ararken Fransa'nın sorunu bizim için kotarmış olması

ihimali ilk düşüncemizi çeker. 2100 - 2600 tonluk destroyerleri bu ufak kruvazör işlerini yapmağa elverecek ve aynı zamanda pek yüksek denizci destroyer olarak iş görebilecekler mi dir?

Her nekadarsa Fransız deniz gençlerinin bu büyük, hızlı ve kıyvetli toplarla bezenmiş destroyerler hakkındaki düşünceleri tamamen bağışlar halde ne de bu gemilerin bizim küçük kruvazörden istediklerimize göre iki ciddi eksikleri vardır. İlki bu gemilerin açık denize dayanıklı olmamalarıdır. Bu gemilerin bizim açta zararı olan uzun mesafelere gidiş için ne sevir yaram katırları ve ne de yaşayış şartları kâfi gelebilir. İkinci eksiklik ise koruma araçlarının eksik olmasıdır. Bu gemilerin aşırı tonajları torpido taşıyan bir gemi bakımından pek tozunda değildir; çünkü bunların torpido teslihiati hemen yarı tonajlarındaki destroyerlerinki kadardır. Bu itibarla işbu tipe ilk önce bir top plântiformu ve ikinci derecede torpido plântiformu gözü ile bakmalıyız. Sınırlı çok donanımlarda ilk adımda bir top plântiformu olarak dizayn edilmiş herhangi bir geminin hiç olmazsa taşıdığı top mermisi yanında bir mermiye dayanacak kadar koruma aracı olması lâzımgeldiğine inanılmaktadır. Fransız destroyerlerinin ilk görüşte bir top plântiformu olarak görülmeleri lâzımgeldiği ve bunların herhangi bir zırh koruma araçları bulunmadığı için denkleştirilmiş bir dizayn görüşleri yok demektir. Bu sebepten dolayı ve açık denize dayanıklı olmamaları dolayısıyla bunların istediğimize uygun olmadıklarına hükmetmek lâzımgelir.

Japonlar da yalnız 2890 tonluk **Yubari** atlı eksiksiz bir kruvazör yaptılar. Onun inenilmeğe değer büyüklüğünden başka ana bataryaya ateş alanının fazla genişliğidir. Baş - kık ve omuzluk ateş kruvazörler ve özel olarak filonulla kruvazörleri için çok önemlidir. Sonuç olarak **Yubari** nin baş ateşinin üst güvertenin her tarafına ve kık toprak baş tarafı doğru çok geniş bir zaviyeye kadar anış yapmak kapasitesi özel olarak övülmeğe değer. Diğer övmeğe değer bir karakteristiği de tek bataryanın köprüyü serpintiden koruyabilecek daha uygun bir yerde kık doğru yerleştirilmeğe elverişli olmasıdır.

**Yubari** nin 5,5 pusluk topları oldukça kuvvetli bir ana batarya meydana getiriyor ise de onu tek 3 pusluk uçak karşılama topu halile pek önemli bir eksiktir. Bundan başka iki çift torpido kovani da bu türlü kruvazörler için uygunsuzdur. Bugünkü tatbikat bir katapult ve 2 yahut 3 uçak bulundurulmasına lüzum gösteriyor. Sonra, bu tip gemilerin karşılaşılabilecekleri duruma göre 2 pusluk zırh kuşakla korunmuş olması da yetmez. Bir çok övmeye değer karakteristiklerine karşı **Yubari** ihtiyaşlarımıza uygun olabilmek için türlü bakımlardan değişiklik görmelidir. İhtimal ki son yıllarda en çok ilgi uyandıran kruvazörler italyanların yaptıkları *Barbianos* kruvazörleridir. Yalnız 5069 tonluk bir tekne üstüne sekiz 6 pusluk top konmuş ve 38 - 40 mil kadar dikkate değer bir hız verilmiştir ki italyan yapıları ile mühendislerinin uzluğuna (maharetine) bir balgedir. Ancak işbu botların korunma araçları hakkında «ince levhalarla korunmuş» kaydı pratik olarak bir şey anlatmıyor. Aynı sınıfta da sonra 6791 ve sonra 7000 tona kadar yükselmiştir. Bu değişikliklerle birlikte ne teslihatta, ne de hızda bir fazlalık gösterilmediğinden ana dizaynın müdafaa işlerinden italyanların memnun kalmadıkları anlaşılıyor, bu suretle tonajı yükselterek daha denkleştirilmiş bir harp gemisi meydana getirmeye lüzum görüyorlar. Eksik kalan müdafaa tertibatının tamamlanması yolundaki kararları doğru olduğundan ilk başladıkları küçük kruvazör yerine orta tonajda kruvazör yapmak sonucuna varıyorlar. Eğer doğrudan doğruya 10.000 tonluğa geçmiş olsalar herhangi bir kruvazöre karşı durabilen bir gemi yapmış olmayacaklar mı idi?

Türlü yabancı devletler 6000 - 7500 tonluk kruvazör inşa ettirmekte olduklarından Amerika donanmasının onlar gibi kruvazör yaptırmasını haklı göstermeden önce bunlar hakkında her türlü esasları incelemek en doğru bir hareket olur. Bu esaslarla en başta olanı şu tarafta orta büyüklükte kruvazör yaptırmaya karşı ortaya koyduğumuz itiraz teşkil eder. Hakikatte bu kruvazörlerin vazifelerini başarı ile yapabilmeleri için bunların daha büyük kruvazörlerle karşılaşmak zorunda bulunacaklarını düşündüğümüzde bu itiraz yerindedir. Bizim azami

kruvazör tonajından daha küçük gemiyi düşünmemiz belli bir tonaj üzerinden veya para üzerinden imkân olduğu kadar çok sayıda kruvazör yapabilmek isteğidir. Eğer 6000 - 7500 tonluk kruvazörler yaparsak ancak iki büyük kruvazör yerine üç orta kruvazör yapabiliriz. Bu ise istediğimiz sayıda çok kruvazör yaptırmak demek değildir. Bu tipin onay görmesi halinde istenen başarıyı sağlayacak sayıyı elde edilebilmek için külli masraf yapılmadıkça sayısı çok büyük gemileri yenebilecek sayıda küçük kruvazör yapmanıza imkân bulunmayacaktır. Bochi kapasitesi olan üç kruvazörün kendilerine verilen her ödevi tamamen yapabilecek iki büyük kruvazörden daha değerli olabileceğini pekaz kimse iddia edebilir. 6000 - 7500 tonluk hafif kruvazörler diğer donanmalar için doğru bir para harcama yeri olabilir ise de, bir büyük kruvazör yerine üç olmazsa iki küçük yaptırmak imkânı olmadıkça Amerika donanmasının 10000 tondan aşağı gemi yaptırmak suretile harp kuvvetinden özverlik (fedakarlık) onanmaması için bu sayfalarda ayışıyoruz.

Bununla beraber bu gemileri imkân olduğu kadar küçük yapmak için diğer sebepler var; bu sebeplerin birincisi bazan bunların korur araçları olmadığı için tesadüflere karşı durabilmeleridir. 8 pusluk büyük kruvazör kumbaralarından başka hava bombaları, torpil ve denizaltı gemisi ile destroyerlerden yahut diğer kruvazörlerden atılan torpitolardan doğan bir tehlike vardır. Destroyer filotillası lideri iken bir saldırma halinde bu gemilerin aynı zamanda harp gemilerinin 16 pusluk topları ile karşılaşmaları ihtimali de vardır. Bu gibi tesadüflere karşı bir küçük yahut orta kruvazör için yegâne pratik müdafaa; hız, manevra kapasitesi, bu türlü tesadüflere karşı kalan hedefi asgari bir hasle sokmak ve tabiatile böyle bir ıfak tekne üzerinde imkân olan azami müdafaa kuvveti göstermektir. Torpido, torpil ve snallında patlamak üzere hazırlanmış hava bombalarına karşı az su çekmek te çok değerli bir müdafaa aracıdır. Makinesinin ve yalpa haddinin indirilmesi suretile su çekiminin azaltılması düşündürücü bir değerde ise de kruvazörün küçüklüğü nisbetinde hedefin küçük olacağı ve manevra kapasitesinin çoğalacağı pek açıktır.



Küçüklükten beri gelen manevra kapasitesinin diğer iki faydası vardır. Birinci fayda, dost gemilerle çarpışmak tehlikesi azalmış olur. - Özel olarak gemilerin ısıksız tutulması lazımgelen hallerde bu fayda pek azını sunmıyacak bir keyfiyettir. - İkincisi bu tipin mahmuzlamaya kullanılabilmesi ihtimalidir. Manevra kapasitesinde hafif bir üstünlük mahmuzlamak ve mahmuzlanmak arasındaki farkı tekabül eder. Bu kruvazörleri imkanı olduğu kadar küçük yapmanın bir son faydası bu gemilerden biri korunamıyacağı bu ihtimallerden birile karşılaştığı takdirde gerek personel ve gerek tonaj kaybı o derece büyük ve önemli olmaz.

Eğer azami olarak izin verilen büyük kruvazör tonajından daha aşağı tonajda kruvazörler yaptırmak istiyorsak bunların 5000 tondan fazla olmamaları ve hatta bundan daha küçük yapılmalrı doğru olacağı yolundaki görüşümüzden yana kesin bir apaçıklık vardır.

Bu münasebete İngilizlerin önceden biri 5000 ve diğeri 7000 tonluk iki tip hafif kruvazör yaptırmakta bulunmuş olmaları incelenmeye değer. Diğer ülkelerde yapılmakta bulunan büyük 6 pusluk toplu kruvazörlere karşı Minotaur sınıfının yaptırılmasına tutum görünür görünmez İngilizler 7000 tonluk tipi durdular. Hiç kuşkusuz bir kruvazörün herhangi bir diğer 6 pusluk toplu bezenmiş kruvazörle savaşması için uygunca büyüklükte yani imkanı olduğu kadar küçük olması lazımgeldiğini ve yaptırılmakta bulunan 7000 tonluk kruvazör sınıfından vazgeçilmek gerektiğini sezmiş olacaktırlar. Tabiatile İngilizler yanılmaz değillerdir, fakat onların diğer kruvazör yaptıran ve gezdiren donanılardan daha çok deneyleri vardır. Bu itibarla veritlikleri her karar her zaman önceden önceye incelenmeye değer.

Eğer okuyucu şimdiye kadar küçük kruvazörün tonajı hakkında vardığımız sonucu onarsa hemen Fransa, İtalya, İspanya ve Almanyanın hafif kruvazörlerini incelemekten vazgeçeriz. Bilhassa sonuncusu ( yani Almanya ) incelenmeye değer türlü hususiyetler gösteren bir hafif kruvazör sınıfı yaratı. Alman harp gemilerinin karakteristiği olan müdafaa kuvvetinden baş-

ka Leipzig ve ondan sonra gelenler top ateşine karşı üsnomal ufak bir amaç gösteriyorlar. Diğer övmeye değer hususiyeti uçaklara karşı olan top ateşinin yüksek zaviyelerde ve hatta 360 dereceye kadar olabımesidir. Bu kruvazörlerin varlığına karşı can alacak mahiyette olan bir hava saldırması olduğuna almanların katıcaat getirmiş oldukları anlaşılıyor. Bu itibarla işbu toplar kendilerinden azami surette faydalanabilecek bir yere yerleştiriliyorlar. Dışal ile çalışan bu tipin işletgesi de diğer övülmeye değer bir hususiyettir. İşbu kruvazörlerin tonajının isteğimizi aşması ne yazık ki...

İsteklerimizde en çok yaklaşıp yabancı kruvazör İngiliz donanmasının Arethusa sınıfıdır. Bunların şimdi deniz üzerinde bulunan en iyi küçük kruvazör olmaları ihtimale en yakındır. 5200 tonluk bir tekne üzerinde altı 6 - pusluk, dört 4 - pusluk uçak karşılama dört - 3 librelilik ve 18 daha küçük toplarından başka her iki kamere üzerinde üçerli torpido kovarıları vardır. Her ne kadar Jame's diğer karakteristikleri hakkında eksik bilgiler vermekte ise de yan zırhlarının 2 - 3 pus kalınlığında, top evlerinin 1 pus kalınlığında ve hızlarının 32,5 mil olduğu anlaşıyor.

Bu silâhlanma herhangi bir silâhlı tecim gemisi veya bir kaç destroyeri boğmağa yatacak kadar kuvvetlidir. Ancak 6 - pusluk toplarda denizüstü teknelere olduğu gibi uçaklara karşı kullanılacak tarzda kurulumuş olması ve 4 pusluk batarya yerine çokca otomatik küçük çapta toplar veya ağır makinalitüfekler kullanılması uçağa karşı müdafaaada daha iyi bir denklik olmaz mı idi. Yüksek hızla zikzak giden bir küçük kruvazör yüksek niçmağa inebur olan bir bombardıman uçağına iyi bir hedef göstermez. Saldırının herhangi bir şekline karşı da birge ( müsterek ) kundaga yerleştirilmiş çok sayıda daha büyük çapta silâh olmasının daha etkili ( tesirli ) olacağı kuşkusuzdur.

Arethusa'nın bizi boldur; hakikatle tenkide esas olabilecek cihet müdafaa aracının biraz zayıf olmasıdır. Alman hafif kruvazörlerinin yan zırhları bir pus daha kalındır ve son harpten alınan deneyler Alman harp gemilerinin müdafaa kuvveti yüksekliğinin üsnomal önemini belirtmiştir. Top evlerinin bir pus

zarlı olması da uygunsuzluk duygusu vermektedir. Hiç kuşkusuz topları işler halde bulundurmamak kadar gemiyi su yüzünde tutmanın da önemi vardır; gemi toplar içindir, yoksa toplar gemi için değil.

Gözden geçirilen yabancı kruvazörlerden istefimize yaklaşanlar yalnız **Yubari** ve **Aretusa**dır. Dizaynlerden hiç biri ihtiyacımıza uymaz ise de her ikisi tadil edilmiş çok değerli bir tip olabilirler. İnceden inceleme denestirmeye (mukayese) girişmeden bunların ne tarzda tadil edilmesini istediğimizi açık söylemek daha doğru olur. Bu sonuç her biri belli başlı birer tip yaratır ve genel inceleme için bir esas olur.

**Değişmiş Yubari:-** İlk düşünce bu önergelenen kruvazörün silahlarıdır. Gerek uçaklara ve gerekse denizyüzü teknelerine karşı kullanılmak üzere dört tane çifte beş pusluk toplu taretin. **Yubari**deki altı 5,5 pusluk topları yerine gemiye konulması aytışmamızın ruhuna uygundur. Bu önergelenen değişiklik, bizim en son ağır kruvazörlerimizin ve harp gemilerimizin uçağa karşı taşıdıkları bataryaya denk gelmesiyle sonuçlanır. Böyle bir batarya, onu taşıyan kruvazör işte yalnız iken,



Değişmiş Yubari

üsnomal önemli ve donanmanın uçaklara karşı kullanılan toplarına katılmış değerli bir silah olur. Her ne kadar şimdiki **Yubari** üzerinde bulunan topların silahlı tecrübe gemileri harp etmeğe daha elverişli olacakları ihtimali ise de, özel olarak bataryamız iyi zarflanmış bir tekneye yerleştirilmiş ve uçağa karşı kontrol araçları yapılmış bulunduğu takdirde tekil ettiği-

miz bataryanın herhangi bir normal tecrübe gemisine karşı yüksek bir üstünlüğü olacağında kuşku yoktur.

Aynı zamanda taslak üzerinde gösterildiği gibi, yapılması imkânlı olduğu takdirde, sekiz dörderli 0.50 çapında 32 makinalı tüfek yerleştirilmesinden yana çıkarıyoruz. Bunlar Prkade bombardıman yapan uçaklara, torpido atan uçaklara, motor torpido botlarına, düşman destroyerleri ile kruvazörlerinin kısa uzalı harplerde ağırlıkta kulan personalına karşı kullanışlı olurlar.

Bu taslaklar deniz inşaat mühendislerinin işine karışmak demek değildir. Bunlara sadece türlü noktaları belirtmek ve daha uzun yazı yazmağa lüzum bırakmamak amacı ile yapılmıştır.

Önerdiğimiz kruvazörün silahları her bordada iki olmak üzere dört üçerli torpido kovanı ile tamamlanmış olur. Bu kuvvetli silaha iki sebepten dolayı ihtiyaç vardır. Birinci sebep, destroyer filotillaları ile birlikte bulunduğu zaman, çok defalar destroyer baskınlarını yönetmekte iken torpidolarını atmak üzere üsnomal fırsatlar çıkmasındandır. Böyle bir fırsat elde edebilecek durumda olabilmek için, korkunç hâdiseleri yaşayıpta yönettikleri destroyerlere torpidolarını atmak için emir verirken kendi elleri bağlı kalmak demek olur ki cidden pek yazıktır. Bir ağır torpido silahlanması diğer herhangi benzeri tahrip edici silaha nisbatla daha az tonaja sığdırılabilir. Hem de güverte kovanları toplara yaramayan yerlere yerleştirilebilir.

İkinci sebep ise torpidonun dikkate değer etkisi olan kısa menzilli silah olmasıdır. Böyle bir gemi açılma ve gizlemede kullanıldığı zaman büyük kruvazörlerle yakından değette (temasta) bulunmak üzere hazırlanmış olmalıdır. Ağır torpido silahı bu küçük ve kullanışlı tekneleri bir tesadüften faydalanmak üzere elverişli bir evreye sokabilir. Bir 10000 tonluk kruvazörün karanlıkta veya siste 1000 yarıda belirdiğini düşünelim. Küçük kruvazör çabucak torpidolarını atıp döndüğü halde düşman dönmeğe ve düşünmeğe henüz fırsat bulamayacak ve kendisi bu arada gözden kaybolmuş bulunacaktır. Eğer büyük kruvazör bu kısa mesafede bir salvo atabilirse vaziyet tersine olabilir, fakat zaman ister ve hakikatte karanlık zamanlarında büyük gemiyi küçük henüz görünmeden görebilir.

Bir 3000 tonluk kruvazörün her vakit 10000 tonluk bir gemiyi yene bileceğini belirtmek istemiyoruz; ancak bazı belli başlı hallerde küçük gemilerin umulmadık bir hendikepe kavuşabileceğini işaret etmek istiyoruz. Yukarıki ibareleri beğenip beğenmeyeceklerini bilmemekle beraber, okuyucuların bu gibi küçük kruvazörler de iyi düzeyde edilmiş 10000 tonluk veya daha büyük bir gemiyi batırmağa imkan verebilecek yegâne faydalı silâhın torpido olduğunu kabul buyuracaklarında kuşku yoktur. Bunun gibi ödevini yaparken karşılaşılabileceği bir gemiye karşı etkili olabilecek silâh ile küçük kruvazörü silâhlandırmamak kadar akılsızca bir hareket olmayacağı da meydandadır. Gegen sebeplerin, önerdiğimiz üçlük torpido kovarı yerleştirilmesini hakkı göstereceğinde kuşkuumuz yoktur. Böyle bir kruvazöre, denize uçak indirmek ve gemiye almak için bir katapult yerleştirilmesi ve gemiye iki veya fazla uçak verilmesi doğru olacağını tekrarlamaya ihtiyac görmiyoruz. Tecim gemilerini batırmak ödevile çabıştığı zaman uçaklar yalnız yakılanacak geminin yerini bulmakla ve onu durdurmakla kalmıyacak belki de alan yapan kuvvetin vakit ve zamanında kendisinden üstün kuvvetlerin gelmesinden habersiz edilmesi suretile tam zamanında kaçmalarını temin etmek üzere işbu üstün kuvvetin bulunda yeri açılmak bakımından da önemlidir. Gözetlemeğe mahsus bir deniz uçağı, bir duman perdesi arkasından bir salını yönlendiren (idare eden) bir destroyer filosu amiralına da çok değerli iş görür.

Zahılarına gelince, bu gemilerin harp gemileri orta bataryasının ve silâhlı tecim gemileri 6 pusluk toplarının ateşine karşı bulunabileceği düşünülerek zırh kuşaklarının 3 pusluk ve zırh güvertelerinin 2 pusluk olması lazım gelecektir. Üç pusluk barbat ile taret üstünden ve vanalarının 3 pusluk ve ön levhanın 5 pusluk zırhla bezenmesi ana bataryanın çalışmasını emniyet altına koyacaktır. Dörtlü makinatöfek kumdağlarının bir pus kalınlığında zırhla bezenmiş bulunmaları normal mülkataralara karşı koruyacak ve onların çalışması imkânını çoğaltacaktır. Burada Yubari'nin silâhlarından biraz daha ağır ve zırhından oldukça çok ağır bir şekil tarif etmiş olu-

yoruz. Buna imkân vermiş olmak için tonajın 3300 e yükseltilmesini ve hızın 33 ten 29 mile indirilmesini öne sürüyoruz. Son hız için ilkinin göre yarı ağırlıkta bir işletmeye (kuvvet muharrakeye) lüzum görülecektir. Makine ağırlığından faydadan başka azaltılmış olan hareket kapasitesi daha kısa ve daha geniş tekneye müsait bulunacaktır ki ağırlığı daha az olacağı gibi daha az zırh kaplamaya ihtiyac gösterecektir. Daha sonra yazacağımız bir fasılda hızdaki bu azlığı haklı gösterecek fazla izahat vereceğiz. Dizel motorların bu tip gemi için özel değeri olacaktır, çünkü bir tecim gemisini talih etmek ödevi ile hareket ederken geniş bir sayır yarı kuruza lüzum görülecektir. Bu tesisatın pratikliği gerek alınan ve gerek ise İngiliz donanmalarında tabakkuk ettiği için isteklerimize bir de dizel motoru katıyoruz.

Bu önerdiğimiz kruvazörün taslağı için çizdiğimiz karakteristiklerini muhakeme ederken bir top düğüsünde bir orta veya büyük kruvazöre güvenmenin böhse değer olmadığını okuyucunun hafızadan çıkarmaması lâzımgelir. Bu değişmiş Yubari den istenen sey zırhlı bir tecim gemisini veya bir kaç destroyeri kolaylıkla yenebilmek, deniz üzerinde bulunan herhangi bir kruvazör kadar uçak salınını durdurabilmek ve yukarıda yazılı ödevleri yapmağa elverişli en küçük kruvazör olmalıdır.

**Değişmiş Arethusa :-** Şimdiki « Arethusa » ya İngilizlerin koydukları altı tane 6 pusluk topları olduğu gibi bırakmayı öneriyoruz. Ancak biri baş tarafta ve diğeri kıç tarafta olmak üzere büyük bir aralıkla bunların iki tane üçer toplu taretlere konulmalarını tercih ediyoruz. Bu yerleştirme tarzı baş - kıç ateşinin daha iyi teyzi edilmiş olmasını imkânli kılacaktır. Ateş manzumesi daha basit bir hale konmuş olacak, ve böylelikle topları korumak için yapılacak zırh daha az olabilecektir, aynı zamanda ana batarya dîşmana daha az hedef gösterecektir. Top yüksekliklerinin farklı olması ile destroyerlere karşı daha geniş sahada bir salvo ateşi yapılabilecektir. Destroyerler yüksek hızla zikzak giderken bu tarzda ateşle daha kolay vurulabileceklerdir. Yüksekliklerin değişik bulunması



halinde uçaklara karşı daha geniş bir isabet sahası temin edilmiş olacaktır.

Baş tarafta çok namlulu kundaklarda bir çok küçük otomatik top verleştirilmenin isteğe değer bir şey olduğunu önce yazmıştık. Buna dayanarak 4 namlulu kundakla yerleştirilmiş 32 tane otomatik 1 lücelik toptan bir araya gelmiş bir tamamlayıcı bataryanın yerleştirilmesi imkânlı bulunduğu takdirde taslakta gösterilen yerlere konulmasını doğru buluyoruz. Her döneli kundak 1 pns zırhlı bezenmiş top evine yerleştirilir.

Değişmiş Yuhari de olduğu gibi her bordada iki tane olmak üzere dört tane özerli su üstü torpido kovani yerleştirilmesini ilzâm ediyoruz. Zırhlarına gelince Jema's te **Arethusa** için gösterilenden daha fazla bir koruma kuvveti istiyoruz. Harp gemilerine karşı bir destroyer başkınına yönelirken 3-4 puslu zırh kuşak ve 2 pusluk zırh güverte daha iyi bir güvenlik sağlayacaktır. İlk isabette yamı yassı bir hata gelecek olan manasız top evleri yerine ana batarya için üst ve yanları 3 pusluk, ön levhası 5 pusluk taretler ve 4 pusluk barbetleri tereh ve ilzâm ediyoruz. Tena) baddini tecavüz etmeden yapılması imkânlı bulunduğu takdirde büyük hava bombalarına ve rasgala üstten düşen 6 pusan yukarı mermilere karşı 3 pusluk bir zırh güverte en çok isteğe değer bir koruma aracıdır.

Bazılarının böyle bir küçük kruvazörde bu derece koruma kuvveti düşünülmesine karşın olabileceklerinde kuşku yoktur. Bir kruvazörün kendi ateş ettiği topların çapına uzun mesafeden dayanacak kadar dayanıklı bir koruma aracı ile bezenmiş olması doğru olacağı ve daha fazla zırh koymanın korkak bir tasara delâlat edeceği yolundaki düşünüşün oldukça yayılmış bulunduğu görünüyor. Bu oldukça fantazik bir nazariyedir. Bir geminin taşıdığı top çapı ile ona karşı atılacak mermi çapı arasında herhangi bir mantıki ilgi var mıdır? Böyle olmadıktan sonra ve harp gemileri bir akademik nazariyeyi tecessüm ettirmeyip belki kendilerine saptanan özel âdavleri yapmakla yükümlü (mükellef) bulunduktan sonra bu gibi işleri yapabilmek için bazı hâdiselere göre elverişli bir tarzda koruma aracı (vasıtası) ile bezenmiş olmasını doğru düşünüş gerektirir.

Bir küçük kruvazörün harp gemisi orta bataryası atesine karşı kalabileceğini bilerek yine kendi taşıdığı topların çapında toplardan atılacak mermilere karşı kalabileceğini düşünmek faydasızdır. Bu halde kısa ve orta mesafelerden 6 pusluk mermilere karşı koruma 5000 tonluk bir tekneye yerleştirilmesi imkânlı olan herhangi bir bataryadan daha etkili oluyor.

Önerdiğimiz silahlar **Arethusa** nın silahları ağırlığında veya onlardan biraz daha ağırdır; buna karşı İngiliz gemisinin zırhından daha fazlasını öne sürüyoruz. Bununla beraber önerdiğimiz gemi işbu gemiden 200 ton daha eksik olmalıdır. Bunun yepâne çaresi hızdan biraz özverilik etmektir ki bunun ne kadar doğru olduğunu ispat etmeye çalışacağız. Makine ağırlığından üçte bir kadarmı kazasabilmek için hızı 32,5 tan 29 mile indirilmesini tavsiye ediyoruz. Yukarıda yazılan sebeplerden dolayı bunda da dizel motorlarından faydalanacağız.



Değişmiş **Arethusa**

Her ne kadar elde kullanılmaya elverişli bir esas plan yok ise de **Arethusa**'nın eski İngiliz D. sınıfı kruvazörlerini ve alman **Leipzig** gemisinin bir defa gözden geçirilmesi suretili ve kaba taslak bir hesapla önerdiğimiz karakteristikleri 4500 - 5000 tonluk bir Standard teknede elde edilebileceğine kanaat getirebiliriz. Bol bol alarak 5000 tonu esas tutarız ve eğer tonajda hakikaten bollok bulursak bundan önce yazdığımız sibi zırh güverteleri sağlamlaştırılma ve daha müsaadesi olduğu takdirde cebe payını çoğaltalım.

Her iki önerdiğimiz kruvazör tipinde değişikliği torpido silahının, uçağa karşı toptan ve zırhlı donanmanın hız aleyhine

olarak yapılmış olduğuna dikkat buyurulmuş olacaktır. Silâhın ve zırh koruma aracının artırılmasına itiraz edecek kimseler pekaz olacak ise de kruvazör hızının 33 milden daha az olmasına bütün varlıklarıyla itiraz edecekler pek çok olacaktır. 33 mil hızın pek te istenecek şey olacağını şimdilik bir tarafa bırakalım, ancak rakamlara tinunmak istiyorsak tonaj sorusunu aşağı tutmamız lâzımgelmektedir. Muayyen azami tonaj üzerinde yüksek hız, ancak hızı pek önemli hassaları feda etmekle elde edilebilir.

İşbu küçük kruvazörlerin kendilerine verilen ödevlerde karşılaşılabilecekleri değişik durumları düşünerek hızda özevrilik yapmanın haklı olup olmayacağına karar verebiliriz. Buna göre iki kruvazöre denestirmemize (Mukayesemize) esas olacaktır: Tasarladığımız kruvazörlerden biri 33, diğeri 29 mil hızındadır. İkincisinin saygı araçları üstün, torpido silâhları üstün, uçaklara karşı kullandığı topları da üstündür. Soruyu fazla uzatmamak için Treva harbinin hızı ile anılan « Achilles » adı ile hızlı kruvazörü adlandıracağız. Bu halde ise bizim muhayyel « Achilles »imiz saygı kuvvetinin eksikliğinden dolayı yalnız bir yerdan yaralanacağı yerde değişik yerlerinden yaralanabilecektir. İşbu düşünceye devam edebilmek maksadile hızlı fakat cıvval « Achilles » ten daha kuvvetli olan « Ajax » adını hızı daha az olan kruvazöre verelim. Böyle bir denestirme bizim değişmiş « Yuharı » mizi asıl « Yuharı » ile ve değişmiş « Arethusa » mizi asıl « Arethusa » ile denestirmeye yarayacak iki taraflıdır.

« Ajax » « Achilles » e karşı: İlk önce « Ajax » ve « Achilles » i tecim gemisi batırma işlerinde denestireceğiz. İlk düşünmemiz « Ajax » in hızının en hızlı ve en değerli tecim gemilerini yakalamğa elvermeyeceğidir. İlk harplerde 20 mil veya daha çok hızlı olan tecim gemilerinin değişmiş uçak veya transport gemisi hâlinde işe alınacakları ihtimali vardır. Her iki halde de gemiler bir ufak kruvazör saldırısına karşı koruyucu bir eskort ile birlikte yürüyeceklerdir. Bu itibarla yalnız 20 milden aşağı hızlı olan gemileri yakalamak ihtimali kalır. « Ajax » imiz bunu yapmğa elverecek hız üstünlüğü taşıyor;

hakikatte komürden kazanmak amacı ile herhangi bir kruvazörün normal hallerde 25 milden fazla hızla seyretmesi pek ihtimali değildir. Orta tecim gemisinin, açılama (keşif) deniz uçağından alacağı emir üzerine durur. Aparılacak (müsadere edilecek) geminin beklenmeyen bir hâlde başlaması halinde önemli zırh olan « Ajax » in dayanacına (üstölharekesine) dönmeğe mecbur olunc kadar hasar göreceğine pekaz ihtimal varilebilir.

Yine tecim gemilerini aylarken herhangi bir akıncının düşman kruvazörleri tarafından yakalanabileceğini hatırla tutmuyoruz. Diyelimki ava çıkan kruvazörün 10000 tonluk 8 pusluklarla bezenmiş ve 33 mil hızı olan bir gemi olsun. Böyle bir durum karşısında « Ajax » ve « Achilles » in hali ne olacaktır? Bir de diğerkteki her ikisinde de ava çıkan kruvazör 75 mil uzağa ve geceye önceki saat var ilken değeri (temas) açılama uçakları ile kuculmuş ve takibe hemen başlanmış olsun. Her iki halde de avcı kruvazörlere geçmeden önce karşılaşılmıyacaktır. Görme imkânına bağlı olarak birden onbeş mîle kadar mesafe içinde harp gemilerinin değeri sağlamaları gümleri çoktan geçmiş karışır. Büyük kruvazörün her iki akıncıdan birini yakalamak için yegâne ihtimal, onlara yetişip fahrip etmek unkanı verebilerken kadar onları lafif bombaları ile hasara uğratabilecek uçakların denize indirip üstlerine vollaraktır. Uçaklar için « Ajax » i yakalamak için gereken zaman ile « Achilles » i yakalamak için gereken zaman arasında ancak bir kaç dakikalık fark vardır. « Achilles » in diğerkine göre 4 mîlik hız üstünlüğü bombaya karşı dayanıklılığı yükseltmez, böylece « Achilles » koruma zırhı daha sağlam olan « Ajax » e göre daha kolay sakatlanır. Bununla beraber audlaşma ile saptanmış orta kruvazörün 2 - 4 uçağını kuvvete zayıf olmaları itibarıyla iki gemiden herhangi birinin ve özel olarak « Ajax » in uçağına karşı kullandıkları toplara karşı sakatlanabilmeleri kuculudur. Bu sebepten dolayı ilerki harplerde, her avcı kruvazörün yeni icat bir uçak gemisi ile bir arada bulunması ihtimali çoktur. Eğer uçak gemisindeki uçaklar çok ise herhangi bir akıncı gemiyi hasara uğratabilir. Ancak uçak gemisi hâlinde

sakulan bir teslim gemisinin 15 ilâ 20 uçaktan fazla taşınması pek ihtimal içinde olmasa gerektir. 15 yıl kadar önce Frak-fur'un karşı koyduğu cezayı hatırlarsak böyle bir hücumun gerçekleşmesi önden tasarlanmış bir sonuç olmayacaktır. Eğer iki kruvazörden birinin bundan kurtulabileceğini teslim ve kabul etmekteyizse lazımgelirse zırh kuvvetinin ağırlığı ve uçaklara karşı kullandığı silahların daha kuvvetli olması dolayısıyla « Ajax »'in kurtulması ihtimaline daha çok yanaşırız. Bu itibarla avari kuvvetlerin kuruluşuna bakınarak bir « Ajax »'in bir « Achilles »'ten daha sağlam bir sonuç alacağı sonucuna varırız.

İkinci soru ise « Ajax » veya « Achilles »'in hangisinin bir destroyer lider gemisi olarak daha elverişli olduğudur. Şimdiki destroyer hücumlarına giriş bakımından üstünlük huzı daha az olan kruvazördür. 25 millik bir hız ona torpido hücumuna liderlik yapmak imkânını verebilecektir. 29 mil üzerinden dizaynı yapılmış bir kruvazör ise güçsüzsüz bir zaman 25 mil yapabilir. Daha sağlam ve olgun olan kruvazör harpte kullanacağı ana bataryayı korumak için daha büyük bir sansa malik ve özellikle peşinden gelen destroyerler için oldukça önemli bir koruma aracı olacaktır. Onun ağır zırh donatımı onu düşman harp gemilerinin orta batarya ateşinden koruyabilecek ve böylelikle amacına erişirecektir. Dahası da bunun « Achilles »'ten daha çok torpido atabilmesidir.

Hız tarafı olan, bir de kruvazörlerin hareket kapasitesini hatırlatacağuz. Ona göre bir donanma harbinde kruvazörlerin harp gemilerine göre en az bir zamanda herhangi bir vaziyet almaları şarttır. Tasarıma göre, kruvazörümüzü bir durumdan diğerine geçirmekte gösterdiğimiz esvedilik (istical) in, kruvazörümüzün yerini almış bulunmasının çok değerli olmasından ileri gelmiş olacaktır. Bir kruvazör hareket kapasitesi her şeyden önce taşıdığı harp kuvveti içindir; harp kuvveti imkânı olduğu takdirde yüksek bir hareket kapasitesi yaratmak için var olmuş değildir. Eğer amacımız hareket kapasitesi ise bizim isteklerimizi bir uçak sağlayabilir. Eğer kendisine gösterilen yere vardığında hakiki bir harp kuvveti katan bir kruvazör istiyorsak « Ajax » bunun için biçilmiş bir kaftandır.

Hareket kapasitesinin bahse konu olduğu diğer bir hal kruvazörlerin gizleme hareketinde kullandıkları ve çabuk bazı yeni durumlar almalarına lüzum görüldüğü zamanlardır. Burada da uçağın varlığı işleri radikal olarak değiştirmiş oluyor. Yeni şartlar altında, özel olarak yalnız karaulık veya sis sıralarında oynamak pek pratik olmadığı için gizleme lüzumoludur. Az görme imkânlarında beher kruvazörün görme imkânları mahdud ve bunun sonucu olarak aradaki mesafenin yakındığı zaruri olduğundan dolayı gizleme pek geniş tutulamaz. Bu gibi kısa mesafelerde çabuk yer almak için fazla hız lüzum yoktur. Düşman ile temas mesafesinin de sonuç olarak kısa olması dolayısıyla hız üstünlüğünden faydalanmaya sıra gelmeyecek, belki « Ajax »'in daha ağır zırh, çokluk otomatik topları ve daha kuvvetli torpido silâhı daha faydalı olduğunu ispat edecektir.

İki gemiden her biri hakkında incelenecek pek çok durumlar olduğunda kuşku yoktur, ancak « Ajax »'in hızı % 12 olarak gösterdiği aşağılık hız olmazsa kendisine güvenebileceğimiz bir harp gemisi olmasına mâni olmuyor. Makine dairelerinde bir nifak hasar bu aşağılığa göre hızı iki ve hatta üç misli bir eksikliğe de sebep olabilir. Belki gemi makinelerini tamamiyle harekettan geri bırakabilir. Aynı zamanda hareket kapasitesi harp sırasında kaybedilebilen bir hassastır, özel olarak hızı elde etme için korunma araçları ve silâh feda edildiği zaman bu sonuç beklenebilir. Hızın en ateşli müdafiacısı bile bir çarpışma devam ettiği müddetçe 25 millik hızını muhafaza eden bir kruvazörün 30 millik hızı olduğu halde birkaç salvo-dan sonra ancak 12 mil ile kör topal gidebilen kruvazörden daha değerli olduğunu teslim eder. Bundan başka üstün hızdan faydalanamayarak bu halde olabilir. Karşın (muarız) taraf menzili içinde olınca gerek silâhlanma ve gerekse korunmaya her daim başvurulabilir ve dahası bunlar sonuçta kesin olurlar. Bundan başka en son kalitejer doğrudan doğruya geminin içinde vücutte geliştirilmiş olup istenildiği zaman devamlı olarak kendilerinden faydalanabilir. İlk maliyet cistları az ve muhalazaları karşılığı da azdır. Her ne kadar şartlar hâdiseleri değiştirir



ise de normal durumlarda (Ajax) in üstün müdafaa kuvveti ile uçağa karşı kullandığı top ve torpido silâhlarının üstün olmasının «Achilles» in üstün hızından daha değerli olup olmadığına karar vermek hususuna okuyana bırakıyoruz.

Bir geminin harp edemeyeceği herşeyden daima kaçması lazımgeldiğine genel kanaat hâkim ise de bunun gereğine daha uzun müddet riayet etmeğe imkan kalmamıştır. Artık her deniz teknesinin üstün hava kuvvetlerinden kaçamayacağı açıktır. Büyük kruvazörlerden sakınmak balsa konu olunca bu gemiler tarafından yukarıda yazıldığı gibi acınlama uçaklarına başvurulması pratik olarak bu teknelerin daha üstün bir kuvvet tarafından yakalanmalarına imkan bırakmaz. Uçak bulunması dahi 35 - 38 mil hızı olan büyük kruvazörler vardır. Bu gibi gemilerden kaçacak tarzda yapılmış herhangi bir küçük kruvazörün ya silâhından yahut müdafaaından veya her ikisinden özverilik yapılması ve bu gibi hallerde kaçmaktan başka birşeye değer verilmemesi lazımgelcektir. Bundan vazgeçelim durgun sularda yüksek hızın, özel olarak bir küçük kruvazör için orta Okyanusun orta surları altındaki yüksek hızdan farklı birşey olduğunu hatırlatalıyız.

Bunun veya herhangi bir diğer tipi hız ile kırtarmak imkânlı olmadıkça gemiyi harp edecek bir hale koymak daha doğru olmaz mı? Bununla demek istediğimiz, imkânlı bulunan tonaj üzerinde kurulabilen azami yürme ve dayanma kuvveti ile bezemek için gemiye işini yapmağa elverecek kadar hız vermektir. Önceden bu tipler için kavgı gücünden ziyade sayıya önem verilmesi lazımgeldiğine işaret ettikimiz doğrudur. Fakat sayıyı sağladıktan sonra bu küçük gemilerden baherinin tonaj ve hızına göre yalnız küçük gemilerine, destroyerlere ve uçaklara kendisini saydırarak kuvvetle oluştuktan başka bütün donanma görünümün yükseltilmesinde etke (amir) olabilecek azami silâh ve müdafaa araçları ile bezenmiş olmaları da önemlidir.

Bu itibarla aşağıdaki bakımlardan bizim için bir «Ajax» in bir «Achilles» den daha değerli olduğunu ilkin ederiz: -

1 - «Ajax» bütün süratlik (taarruz) ödevlerini yapmak için bel hızı olmayacak ve bir çarpışma sırasında su

üstünde kalmak ve ana bataryasına işler halde bulundurmak için daha çok gözetilmesidir.

2 - «Ajax» bir hava salına (taarruz) karşı daha etkili (müessir) karşılığa bulunabilecektir.

3 - «Ajax» normal olarak kendisinden daha kuvvetli gemilerden kaçmak için üstün hız ihtiyacı olmayacaktır.

4 - Hava anlaşılmaya orfaya çıkan devrimi mühtemelenek te, vahut yalnız uçakların uçmadıkları durumları göz önünde bulundurarak andlaşmaya göre yapılmış birçok kruvazörlerin azami süratleri kendilerinden kaçabilecek bir küçük kruvazörden yapılması imkânsız kalmıştır.

5 - Gizleme kuvvetlerini harp gemilerine daha yakın tutmaktan dolayı donanma ile ilgili görmek için atıkbiçe artık okadar önem kalmamıştır.

6 - Silâh ve koruma aracına güvenebildiği halde hız daha kolay kaybedilen bir karakteristiktir.

### İleriki - Andlaşma durumu

Şimdiki silâhlara kısma andlaşmalarının sona ermesinden sonra önümüze çıkabilecek durumu tabiatile düşünmeliyiz. Eğer tarih tekrenmekten ibaret ise, bazı devletlerin 14000 tonluk 10 pus çaplı toplarla bezenmiş kruvazörleriyle şimdiki sekiz pusluk toplarla bezenmiş olan kruvazörleri boğmağa uğraşacakları kuşkusuzdur. Diğer bir devlet te 14 bin tonluğun birinden tutacak 12 pusluk toplarla bezenmiş 20000 tonluklarla cevap verecektir. Kesin olarak tonaj ve top çapını buclayan (tahdit eden) bir andlaşma olmaması halinde, kendisinden sonra yapılmış, daha büyük ve daha kuvvetli silâhlarla bezenmiş bir gemi tarafından yenilemeyecek bir kruvazör yapmağa imkân bulunmayacaktır. Bununla beraber ilerinin büyük kruvazörlerinin baş döndürücü büyüklük ve fiyatları düşünölmeksizin, asıl soru o zamanda dahi dsima mıyyen bir sayı küçük kruvazörlere lüzum olacağındadır. Bu gibi kruvazörlere pek çok tonaj bağlamadıkça, deniz silâhlarını kısma andlaşmaları olsa da olmasa da bu kruvazörlerin moda dışı kalmasından korkmamıza yer kalmaz.

Andlaşmaların son bulmasından sonraki devrede büyük kruvazörler yapısında oldukça önemli bir karışıklığı yaşanması ihtimali olduğundan dolayı, bu devre küçük kruvazör eksiklerimizi ikmal etmek için en elverişli fırsat olacaktır. Küçük kruvazör eksiklerimizi ikmal ettiğimizde ağır kruvazörlerin durumu ise baştan itibaren elverişli kadar aydınlanmış olur.

Sonunda üç değişmiş **Yubari**'nin yahut iki değişmiş **Arethusa**'nın donanma için bir Brooklyn kadar değerli olup olmayacakları sorusuna geçiyoruz. Her ne kadar bir tek Brooklyn daha çok işsel (fili) harp kuvveti gösterir ise de bütün kruvazörler kuvvetinin bir harpte hazır bulunması imkânsız bulunduğu kanaatindeyiz. Üç değişmiş **Yubari** veya iki değişmiş **Arethusa**'nın varlığı bunları herhangi bir hizmete yollamak imkânını verecek, olmadığı takdirde donanmadan iki veya üç Brooklyn'in ayrılmasına lüzum görülecektir. Başka bir deyişle donanma iki veya üç büyük kruvazör yerine iki veya üç küçük kruvazör yollamakla kuvvetinin yüksek bir nisbetini harbe yarar bir halde toplu bulundurabilecektir.

Bu küçük kruvazörlerin bir donanma harbinde hazır bulunmaları halinde destroyer filotilyası sancak gemisi olarak 10000 tonluk bir kruvazör kullanacağına bunlardan birisi daha çok iş görür. Bir destroyer sancak gemisi destroyerler ile bir arada bulunabilmelidir; düşman kruvazörlerle çarpışmak için bundan daha serbest bir durum olamaz. Bir destroyer hücumuna liderlik etmekten başka hallerde böyle bir sancak gemisi az çok ana filo muharebelerinden ayrı bulunacak, ancak bu gibi hallerde imkân olduğu kadar az tonajlı donanmadan uzak bulundurulması çok önemlidir. Bunun gibi bir destroyer hücumuna liderlik halinde kruvazör ne derece küçük olursa düşman harp hattına o nisbette yaklaşmak imkânı olur.

Bizim aybışmamız aşağıki sonuca varır: Bu küçük kruvazörlerden yaptırılması kruvazör kuvvetimizin büyük bir kısmının donanma ile birlikte harbe girebilecek bir halde bulunmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda donanmamın kruvazör kuvvetinin büyük bir kısmının asıl harbe sokulmasını imkânli kılacaktır. Aşağı görüş imkânlarında da açıklama ve gizleme

hareketleri sırasında bize lüzumlu olacak sayıyı sağlamış olacaktır. Bu ilahlarla bu kruvazörleri yaptırmanın, kuvvetlerin ekonomisi esasına uygun olduğunu ve sonuç olarak yalnız doğru olmakla kalmayıp belki müberrâ tutulması lâzımgeldiğini anlamış oluyoruz.

#### Özet:

1 — Bazı kruvazör öteklerinin yaptırılması için sayının azami harp kuvvetinden daha önemli olduğu hallerde kullanılmak üzere belli sayıda küçük kruvazör yaptırmakta zaruret vardır.

2 — Sayı elde etmek için harp kuvvetinden özverilik etmemiz lâzımgelirse, büyük veya orta kruvazörleri yenmek düşündünden vazgeçmeli ve kruvazörleri imkân olduğu kadar küçük yaptırmak suretinde sayıya bağlanmalıyız.

3 — 5000 veya daha aşağı tonajda bu türü kruvazör yaptırmaya imkân bulunmadıkça, 10000 tonndan aşağı gemi yaptırmakla harp kuvvetinde yaptığımız özveriliği iktisâ göstererek çok sayıda kruvazör yaptırmayız.

4 — Yalnız japonların Yubari ve ingilizlerin Arethusa iseklerine en çok yaklaşılabilen iki yabancı kruvazör tipidir. Bu gemiler dahi isteklerimize göre eksiklik gösteriyorlar ve bu eksiklik özel olarak torpido silâhında, uçağa karşı kullanılan silâhlarda ve kreminde araçlarında kendisini göstermekte iken hızları lüzumundan fazla yüksektir.

5 — Tasarladığımız « Ajax » ve « Achilles » arasında türlü bakımlardan yapılarak dikkatli bir denetleme, daha az hızlı olduğu halde kuvvetçe üstün bulunan « Ajax »'in işimize daha uygun olacağı sonucuna vardır.

6 — Buna dayanarak aşağıki iki küçük kruvazör tipini ayırtmaya sunuyoruz:

a) Değişmiş **Yubari**: 3300 tonluk, 29 mil hızlı, sekiz 5 pusluk top, oniki 50 çapında makinatlılek, 4 üçlü torpido kovani, 1 katapult ve iki yabul üç uçak, 2-3 pusluk zırh kışak, 2 pusluk zırh güverte.

b) Değişmiş **Arethusa**: 5000 tonluk, 29 mil hızlı, altı 6 pusluk top, 32 otomatik 1 librelük top, 4 üçlü torpido

kovanı 1 katapult ve 2 yalı 3 uçak, 3 - 4 pusluk zırh kuşak, 2 pusluk zırh güverti (eğer topaj ve diğer karakteristikler elverişse 3 pusluk).

Her ikisinde de bütün topların ateş kovu imkânı olduğu kadar seyir yarı kutru imkânı olduğu kadar büyük makineler dizel motor gemi yaşayış şartları en elverişli ve teknenin imkân gösterdiği kadar top atışına en az hedef gösterecek tarzda olmalı; manevra kapasitesi azami ve çıktığı su asgari olarak, tekneler işletme (kuvveti muharrike) ve ve iyi top platformu almaya en elverişli şekilde yapılacaktır.

7 — Bu önerilenen kruvazör simülki deniz andlagmalarının sona varmasıla değerini kaybetmez; hakikatte andlagmaların son bulması yakın geleceği küçük kruvazör yaptırmaya hasretmek için özel bir fırsat olacaktır.

8 — Şimdiki halde yapılmış ve yapılmakta bulunan 25 büyük kruvazörümüz olduğundan, Brooklyn tipi başka gemi yaptırmaktan ise çok sayıda küçük kruvazör yaptırılması düşünme için daha elverişli olacaktır.

Sırası:

Top, torpido ve bomba atışına karşı daha az hedef gösterdiği gibi manevra kapasitesinin üstünlüğü dolayısıyla değişmiş **Yubari** daha elverişli bir destroyer sancağı gemisi olur. Yaşayış şartları, denize dayanıklılık ve seyir yarı kutru üstünlüğünden dolayı **Arctusa**, tecim gemilerini batırmağa daha elverişli olabilecektir. Genel olarak ilkinden daha çok sayıda yaptırmamız nokâm olduğundan dolayı işbu tip kruvazörü üstermelidir (tercihi etmelidir). Buna karşı ikincisinin üstünlüğü daha fazla vurma ve dayanma kuvveti olmasındadır. Hangi tipin Amerika donanması ihtiyaçlarına daha uygun olduğu 5 ve 6 pusluk topların uçak ve destroyerlere karşı nisbeten daha etkili olmalarına bakar, bu ise bir deneme soruşundan başka bir şey değildir. Aynı zamanda gemi yapı mühendislerimizin 3300 tonluk bir tekneye, yaşayış şartlarına, tekne bızına ve elverişli bir seyir yarı kutruya nıdırabilmesine bağlıdır.

İngilizlerin 5200 tonluk tekneyi en çok uygun küçük kruvazör tonajı olarak almış olmaları ihtimâlini ve japonların ge-

çen oniki yıl içinde **Yubari** tipinde kruvazör yaptırmamış olmalarını bilmekle beraber edindiğimiz buca bilgiye dayanarak değişmiş **Yubari** tipinde kruvazör yaptırılması tarafımızca. Her iki kruvazör tipinin kesin dizaynları ve hakiki hareket deneyleri hakkında bilgi olmayınca makul bir seçime varmak imkânsızdır.

Her ne kadar yazının düşünüşleri ancak akademik bakımdan ilgi sağlayabilirse de, bu yolda bir ayışmanın iyi bir sonucu varması çok ihtimâlidir. Buna binaen andlaşmaların sona varmasından önce kızığa koyulacağımız diğer 20000 tonluk kruvazör yerine hemen üç değişmiş **Yubari** ve iki değişmiş **Arctusa** yaptırılmasını öne süreriz. Bunlar bir yıl kadar çalıştıktan ve bu yolda meselelere devam edildikten sonra Amerika donanması için en elverişli küçük kruvazör şekli behermiş olacaktır.

Bununla beraber bizim asıl amacımız düşünmeğe ve ayışmaya yolu açık bulunduracak iki tip kruvazörün karakteristiklerini ortaya sürmektir. Eğer loğkimiz sakat yahut tozlerimiz (faraziyelerimiz) yanlış ise asahi bir ıcealeminin işbu hakikati açılması lâzarıgelir.



Yazar : Dr. Yab. VEBBİ ZİYA DÜMER

## Alman denizaltı savaşlarının siyasal ve süel neticeleri hakkında bir tetkik ve Bu savaşlardan alman dersler

**A** cum savaşından evvel almanlarda, İngiltere ile bir savaş vukuunda İngiliz donanmasının Alman sahillerine gelip Alman donanmasıyla çatışarak onu yok etmeğe çalışacağı ve limanların yakından ablukasıyla Almanyaya dışardan eşya girmesine mâni olacağı fikri kuvvetli yer tutmuştu. Bu fikir Alman sevkulceva plânlarının tanziminde ve Alman deniz inşaatında da görüldü. İngilizlerin yüksek sürat ve büyük çaptaki toplara ehemmiyet vermelerine mukabil Almanların sürat ve nisf kutru seyir gibi en mühim unsurları ihtimal ederek kuvvetli zırh ve savaşa dayanır gemiler yapmalarının sebebi donanmalarının herhangi bir taarruzda kendilerini koruyabilmeleri içindi.

Alman savaş plânlarında; ordu, kara cephelelerinde savaşırken kıyıların emniyetini temin donanmanın başlıca işi olarak gözükmüyordu.

Almanlar, İngiliz sahillerine mayın dökmek, denizaltı gemileride düşman savaş gemilerini batırmak ve İngiliz donanmasını zayıflatarak her iki donanma müsavi bir kuvvete geldikten sonra düşman donanmasıyla savaşı kabul etmek yolunu tuttular ve denizaltı gemileri komutanlarından düşman donanmasının zayıflatılması için savaş gemilerine hücum etmelerini istediler. Denizaltı gemileri bu tarihe kadar cepheye vazife almamış bulunduklarından bunlardan ne derecede istifade edileceği bütün bahriyelerce meçhul bulunuyor ve bu silâhtan çok büyük işler beklenmiyordu.

İngilterenin savaşa iştirak ettiği 4 - Ağustos - 1914 tarihinden iki gün sonra Alman donanma komutanlığı denizaltı gemi-

lerinin seyir ve denize tahammül kudretlerini anlamak, hem de İngiliz ana kuvvetlerine hücum ettirmek maksadıyla on denizaltı gemisine Şimaldenizinde vazife verdi. Bu denizaltı gemileri üssülharekelerinden 300 mil kadar açılacaklar ve bekleme mevkilerinde kırk saat kadar kaldıktan sonra avdet seyirlerine başlayacaklardı. Asıl vazifeleri düşmanın ana kuvvetlerine hücum olduğundan hafif kuvvetlere gözükmekten iktinap edeceklerdi. Yalnız avdetlerinde komutanlara istedikleri badeflere hücum müsaadesi verilmişti.

6 - Ağustosta üssülharekelerinden hareket eden bu on denizaltı gemisinden bir tanesi motorlarındaki bir arızadan geri dönmüş iki tanesi de selâten avdet edememişlerdi. Diğer yedi gemi çok şiddetli fırtınalarla mücadele etmiş puslu, sisli ve dalgalı havalarda karakol ve tarassut vazifelerini mukemmelen ifa ederek selâmetle limanlarına avdet edebilmişlerdi. Bu kadar fena hava şeraiti içinde üssülharekelerinden yüzlerce mil uzaklarda vazifelerini muvaffakiyetle başaran bir küçük gemilerden düşman sahillerinde hareket yapıldığı takdirde büyük muvaffakiyetler elde edilebileceği kanaati Alman donanma ve denizaltı gemileri komutanlarında hasıl oldu. Ve müteakip haftalarda denizaltı gemilerine uzak sularda keşif ve düşmana hücum vazifeleri verilmeğe başlandı. Fakat bu günlerde hiç bir denizaltı gemisinden muvaffakiyet haberleri gelmiyordu. Çünkü denizaltı gemileri düşmana tesadüf edemiyorlardı. Sebebi ise, Almanların bu düşüncülerine karşı İngilizler çok başka bir plân tatbik ettiler. O da Alman sahillerine ve donanmasına taarruz yerine İngiliz donanmasının kuvvet ve gevketini savaşın sonuna kadar muhafaza etmek ve barış görüşmelerinde elde acunun en kuvvetli donanmasına sahip bulunmak emelile, neticeyi kat'iyeli bir savaşa girilmediği takdirde gemilerin ziyanını önüne geçirmek. Bunun için de Alman deniz tecimini men, Almanyaya dışardan eşya girmesini teminen uzaktan abluka ve Fransaya yapılacak nakliyatı himaye ve İngiltere kıyılarına bir taarruz veya istila vaki olursa bunu menetmek gibi bir plân tatbik edildi ve İngiliz ana filosu Şimaldenizinin ıssız limanlarına çekildi.

Düşman sahillerinde sabırsızlıkla bir savaş gemisi gözetleyen denizaltı gemilerinden U 21 Eylülün başında düşmana ilk darbesi vurdu ve komutanı ön yüzbaşı Hersing 8 inci İngiliz filo-tülsile Forth körfezi açıklarında karakol yapan 2800 tonluk Pathfinder kruvazörünü batırarak büyük savaşta denizaltı gemilerle ilk defa olarak bir savaş gemisi batırmak şerefini kazandı ve bunu İngiliz bahriyesinin en büyük felâketlerinden biri olan paptan Vedigenin itküsü takip etti. 22 - Eylül - 1914 te Themis nabri ağzındaki büyük alman mayın tarlası ile Holanda sahilleri arasında karakol yapan Hogue, Aboukir ve Kresy adındaki üç zırhlı kruvazör U 9 un hücumuna uğruyor ve bir-biri ardınca batıyorlardı.

Bu iki vak'a denizaltı gemilerinin kıymet ve ehemmiyetini bir kat daha artırdı. 1 Teşrin - 1914 te ise alman denizaltı gemileri İrlanda denizine kadar gitmeğe ve İskoçyayı dolaşmağa muvaffak oldılar.

6 - I. Teşrinde U 9, S 115 İngiliz destroyerini bir torpido isabetiyle ikiye bölerek batırdı. 15 - I. Teşrinde yine bu denizaltı gemisi İngiliz kruvazörü Hawke'i batırmaya muvaffak oldu. Birbirini takip eden bu cesurane hücumlar denizaltı gemilerinin destroyerlerden bile korkmadıklarını ve çekinmeden ras-fadıkları savaş gemilerine hücum ettiklerini gösterdiğinden Sıkapavlova yatan İngiliz ana filosu bu limanı denizaltı gemilerine karşı gayet tehlikeli buldu ve liman ağzındaki manılar yapıları kadar filolarını İskoçyanın şimalindeki aman addedilen yerlere çekti. Bu suretle Şimaldenizi boş bıraktı. Ne çareki almanlar bundan haberdar olamadılar ve İngiliz sahillerine akına cür'et edemediler ve büyük savaşın en büyük fırsatını kaçırdılar.

18 - I. Teşrinde U 27, Burkom Ruel açıklarında E 3 İngiliz denizaltı gemisini torpitolarla ve tekmiil mütretobatı ile batırdı. 31 - I. Teşrinde yine bu gemi Dover kanabında İngiliz tayyare gemisi Hermes torpitolarına muvaffak oldu. 11 - II. Teşrinde U 12 Doverin şimalinde Nger İngiliz gambotunun batırdı. 23 - II. Teşrinde U 18 U 16, Sıkapavlovan içine kadar girdiler ve büyük donanmaya dahşet saldılar.

Alman denizaltı gemilerinin akıllara hayret verici cesaret ve cür'etleri İngiliz donanmasında tehlikenin çok büyük olduğunu ve bunlarla mücadele için geç bile kalındığını ispat ettirdi. Tecim ve balıkçı gemilerine müracaat edilerek bu küçük gemilerin teslimine ve denizaltı gemilerinin takibine başlandı. 1914 - II. Teşrinde elde mevcut denizaltı muakkiplerine ilâveten 74 yat ve 462 balıkçı gemisinden mürekkep büyük bir İngiliz karakol filosu meydana getirildi.

20 - I. Teşrinde U 17 Gilitra adlı bir İngiliz vapurunu durdurarak batırdı ki bir tecim gemisinin durdurularak batırılması ait ilk vak'a bu oldu. 2 - II. Teşrinde Hersing U 21 ile Havre açıklarında Malachita İngiliz vapurunu batırarak İngiliz ordusunun Fransaya olan yolu ilk defa tehlikeli edildi. 1 - II. Kanun - 1915 te amiral Boyly, komutasındaki beşinci savaş filosu Portland açıklarında talim yapmakta iken U 24 denizaltı gemisi bu fudaya hücum ederek Formidabls zırhlısını bozdu. 29 - II. Kanunda U 21 Barrow'n bombardıman etti.

Alman denizaltı gemilerinin İngiliz kıyılarına bombardüman ve muvazala hatlarını tahakkükleri üzerine ana filo emriındaki destroyerlerden bir çoğunu sulara gönderilerek donanmanın destroyer kuvveti bir hayli azaltılmak mecburiyeti hâsıl oldu.

Denizaltı gemileri düşmanı donanmasının ana kuvvetlerini ararken bir yandan da tecim gemilerle mücadeleye girişmiş bulunuyorlardı. 31 - II. Kanun - 1915 te İngiltere hükümeti müttefiklere mensup tecim gemilerinin bitaraf handıra çekmelerini ve bütün isaretlerini gizlemelerini emretti. İngiltere daha savaşın ikinci ayında Many kanabını Şimaldenizi kısmında büyük bir mayın tarlası vünde getirdi ve bütün tecim gemilerini İngiltere sahlinde bıraktığı dar bir geçitten geçirterek bunların kontrolünü imkân dahilinde aldı ve II. Teşrinin başında ise bütün Şimaldenizi savaş bölgesi ilân ederek bu denizdeki tekmiil faaliyeti kontrolünde tuttu.

İngiltere uzaktan abluka ile Almanıyı aç bırakmak ve barışa icbar etmek için yeni yeni mayın tarlaları ve karakol hatları tesis ederken bir taraftan da bitaraf devletleri tazyik ve tehdit ederek bu devletlerin ithalatını taltide çalışıyordu.

Almanya bu çok feci vaziyetten kurtulmak için İngiltereye aynı suretle mukabele etmek yani İngiltere ekonomisini tazyik ve İngiltere tecimini mahvederek onu aç bırakmak planını düşünmüştü. Denizaltı gemileri ile İngiltere etrafında bir abluka tesisiyle bu işi başarabileceğini zannediyordu.

Alman donanma komutanlığı 7 - II. Tegrin - 1914 te deniz kurmay başkanlığına yaptığı teklifte denizaltı gemileri ile tecim savaşı yapıldığı takdirde İngiltere deniz tecimini tahrip ederek savaşı pek kısa bir zamanda bitirebileceğini ve bunun için de İngiltere etrafında bir abluka tesisinin lüzumlu olacağını bildirmişti.

Böyle bir ablukanın tesisi bitaraf hükümetler üzerine fena tesir yapacaktı ve yeniden bir çok siyasal meseleler çıkaracağı endişesiyle başbakanlık abluka işinde mütereddit davrandı ve mühasırah zamanını henüz gelmemiş bulunduğunu beyan etti. Bahriye nazırı büyük amiral Fon Tirpitz te İngiltere ve İrlanda'nın tamamını ablukasına muvaffak olabileceğini henüz bir hayal edebileceği kanaatinde bulunduğunu ileri sürdü. Ve yalnız Tayınisin ablukasını ve bu ablukanın vereceği siyasal ve sulh neticeleri beklemeyi doğru bulduğuna iddia etti. Başbakan ile yaptığı mülakatlarda Flanderdeki üssütlahızın ve bu üssütlahız için inşa ettirilen yeni denizaltı havalanının bitmesini beklemek lüzum gördüğünde ısrar ederek abluka tesisinde ıstısal edilmemesini tavsiye etti.

Başbakan bu konuşmalarda ibtiyar ve tecrübeli amiral ile hemfikir olduğu halde yakında donanmanın başına geçecek olan amiral fon Polun ısrarlarını kanarak denizaltı savaşı için karar vermiş, imparator da bu karara muvafakı olmuştu.

4 - Şubat - 1915 te savaş muntakası Beljium ve Polün imzaları ile negredildi ve alâkadar devletlere bildirildi.

Bu ilânı nazaran büyük Britanya ve İrlanda'nın etrafı ve Manş denizi savaş muntakası oluyordu. 18 şubat tarihinden itibaren de bu muntakaya giren herlaangı bir tecim gemisi tahrip edilecekti. Bitaraf gemiler İngiltere'nin 31 ilüncikanon - daki emir ve talimatı dolayısıyla düşmandan tefrik edilemeyeceklerinden aynı tehlikeye maruz bulunuyorlardı. Holanda sa-

hilinde 30 mil genişliğinde bir kanal ile Şetlandın şimalindeki sular bu muntakanın başında bırakılmıştı.

Bu tarihlerde almanların elinde bu işi başararak miktarda denizaltı gemisi olmadığı gibi üssütlahızlar tesis edilmemiş ve denizaltı gemileri komutanları da henüz pişmemiş bulunuyorlardı. Bu sebeplerle Tirpitzten başka amiral Bahman ve Müller gibi şahsiyetler de muntaka dâim zamanını pek erken bulmuşlar ve kanatlarını başbakanı söylemişlerdi. Lâkin iş işten geçmiş beyanına neşredilmişti.

Denizaltı gemileri ile savaş başlamadan bir hafta evvel yani 12 şubatta Amerika tehlikeli bir hissla ablukaya itiraz etti ve yolcuların hayatlarının korunmasını talep etti, ki bir denizaltı savaşında buna imkan yoktu.

Almanya salvet, haysiyet ve kudretine en büyük bir darbe olacak olan bu savaşı durdurmak yolunu tutmaması lüzum gelirken bütün denizcilerin düşüncü hâlfına ve hiç bir muntakanın fikrini almadan başbakan Amerikaya cevap vererek notanın yanlış anlaşıldığına ve memnu muntakada yalnız düşman tecim gemilerinin tahrip ve bitarapların serbest bırakılacaklarını bildirdi. Ve Almanyanın bitaraplar indindeki kredisini kıldı.

Donanma 14 şubatta yani denizaltı savaşının başlamasından dört gün evvel şu emirleri aldı.

- 1) Siyasal vaziyetler dolayısıyla bitaraf bandıra ile seyreden tecim gemilerine hücum edilmemesi.
- 2) Tecim savaşı 18 şubatta başlayacaktır. Başlama tarihini imparator bildirecektir.

Bu emirlerle nâdersinden çok şeyler beklenen denizaltı savaşı başlandıktan sonra öldürülen ve Almanya büyük bir hata usarı olarak erkenden verdiği denizaltı savaşı kararından yine büyük bir hata olarak vazgeçmiş oluyordu. Siyasal adamları ile savaşı idare eden şahsiyetler arasında fikir birliği olmaması ve sonu düşünülmeden verilen acele kararlar bu neticeyi doğurmuştu.

Deniz kurmay başkanlığının gayretleri ile nihayet 22 şubatta bitaraf gemilerin salâmetini temin etmek garfili denizaltı savaşı başlandı. Bitaraf bandıraların sul istinazı dolayısıyla muvaffa-



kıyet pek az oluyor ve bir çok kaçak eşya bu gemilerle İngiltereye naklediliyordu.

Siyasi adamların korkaklığı İngiltere tecimini biraz tahdit etmekle beraber serbestisini tamını ediyor ve üstelik bitaraf tecim gemisi çekime sokulan bir çok kargo gemileri Alman denizaltı gemileri avlanıyordu. Denizaltı gemileri komutanları büyük müşkullarla uğraşarak dönen gemisi istanafa ve bu sarıya devam ettirmeye çalışıyorlardı, lakin mayısın 17 sinde Lazıtanıyama batırılması ve içindeki Amerika yolcularından bir kısmının boğulması üzerine Amerika denizaltı savaşının tatilini istedi. Siyasi adamları bu müşkül vaziyet karşısında yano sert davranmadılar ve büyük yalen vapurlarının hiç birisine hücum edilmemesine karar vererek bot komutanlarını çok müşkül mevkide bıraktılar.

Aynıyosun on dokuzunda Anlık vapurlarının batırılması üzerine küçük ve büyük hiç bir yalen gemisine hücum yapılmaması karar verilerek Anasakaya bildirildi ve ötekiler bu suretle teselsül ettirilmiş oldu ve bu emirler aralıksızdan İngilterenin parp salıhinde denizaltı savaş tatil ettirilerek Akdenizde ve Şimaldenizinde savaş devam alında.

1915 senesinde fazla tahdudata uğrayan denizaltı savaşını umut edilen neticeyi vermemekle beraber dönen memleketlerinde mevaddı gıdaıyanın ziyadesile pahalılaşmasına ve eşya fiyatlarının artmasına sebep oldu. Bu savaş sırasında bir çok tecim gemisi batmış olduğundan bilhassa İngilterenin dış tecim sarıhıms bulunuyordu. Eldeki vapurların bir kısmını da süel hususatta kullanılması yüzünden mümküllük daha ziyade artıyordu.

1915 teki denizaltı savaşını neticelerinden alınan dersler üzerine bilâkayıt ve şart denizaltı savaşını yapıldığı takdirde tecim gemilerinin tonaj zayıflama hiç bir suretle önüne geçilemeyeceği ve bu suretle İngiltere can damarının vurularak süel icbar edilebileceği tahmin edilmişinden Alman deniz kurmay başkanlığı 1916 senesi için denizaltı savaşının bütün tecim gemilerine karşı yapılması hususunun ısrarla teklif etti ise de dış siyasa nazarı itibara alınarak bu teklif kabine tarafından reddedildi.

24 - Mart - 1916 da 300 Amerika yolcusunu taşıyan Sussex vapurunda kanalda batırılması üzerine Amerika tarafından verilen nota üzerine kabine denizaltı savaşının derhal terkin ve denizaltı gemilerinin yalnız süel hususatta istimalini kabul ederek Amerikanın önünde bir kere daha boyun eğdi ve denizaltı gemilerini telsizle geriye çağırtd.

1916 senesi donanma genel kurmay ve kabine arasında müesakayalarla geçti ve Alman denizaltı gemileri bütün tahditlere rağmen:

Mayısta	129100
Temmuzda	108000
Ağustosta	118000
Eylülide	230400
I. Teşrinde	353600
II. Teşrinde	168000
I. Kanunda	375100

tonilâtörünk gemi batırabildiler.

1916 Eylülünde imparatorun huzurunda toplanan ve Hıfzıdöndüz, Lodenleri amiral Holcendorf, amiral Kapela, dış ve Harbiye bakanlarını içürak ettiği büyük bir toplantıda denizaltı savaşını görüşülmüş ve hiç bir karar verilememişti.

Vaziyetin günden güne fenalaşması ve savaşın uzaması üzerine 1916 birincikanununda Almanyanın yaptığı süel teklifinin itilaf devletleri tarafından reddedilmesi üzerine bıcağın kemiğe dayandığı ve herçebadabat bu mücadeleyi neticelendirmeğe azmeden Alman komutan kurulu İngiltereyi can damarından vurarak olan bilâkayıt ve şart denizaltı savaşına 1 - Şubat - 1917 de başlanmasına karar verdi. Çünkü ordu tarafından düşmanın süel icbarı umutleri kalmamıştı. Alman süel makamı İngilterenin yalnız denizden ve denizaltı gemileriyle barışa zorlanabileceğini başkına kabul ettirmişti.

Başbakan Bayhstağda verdiği bir söyleerde:

(Mareşal Hindenburg, bir kaç gün evvel vaziyeti bana şu suretle tazyih etmiştir. Çepheimiz, her tarafta mükemmdir. Askerin zıharıyet, ahvali manavıyesi mükemmel. süel vaziyet bilâkayıt ve şart denizaltı savaşının davet olması memul olan neticeyi kabul edebilmemize mülaı, böyle bir denizaltı savaşını

herhalde düşmanları ızzar edecek en muessir bir vasıta olmak sebebiyle bundan böyle başlamak lazımdır. denizaltı savaşında kazanılan tecrübelerle müstenit kanaatimize göre İngiltere bu silâh ile sulhe icbar edilecektir. Müttefiklerimiz bizimle hem fikirdir. Avusturya bizim teşebbüsümüze filen iştirak etmekte-  
 tedür. Biz İngiltere ve Fransa'nın garp sevalofı etrafında düş-  
 man memleketlerine girmek istiyen her bir tecim gemisini imba etmek üzere bir memnu mütaka tesis ederken Avusturya-  
 da İtalya kıyıların abluka altına alıyor. Memnu mütaka dı-  
 şında bütün bitarafaların birbirleriyle münasebat ve münakalatı  
 serbesttir. Amerikaya daha 1915 te yaptığımız gibi müayyen  
 şerait tahtında bazı iogilüz limanlar ile emin yolu nakliyatı  
 için müsaadatta bulunacağımızı bildirdik. İçimizde kimse,  
 kıyını ettiğimiz teşebbüsün ciddiyeti karşısında gözünü kapa-  
 yamaz. Burada hayatımız, mevcudiyetimiz mevzuhas olduğur-  
 nu 1914 Ağustosunun dördüncü gününden itibaren her kes  
 bilir. Barış teklifimizin ademi kabulü ile bu hususa kanlı bir  
 hat ile işaret edilmiştir.) demiş ve denizaltı savaşı için dinle-  
 yanları ikna çalışmıştır.

Alman denizaltı gemileri aldıkları emir üzerine derhal  
 faaliyete geçmişler ve şubatın birinci günü 40000 ve yedinci  
 günü 52000 ton gemi batırmışlardı.

21 - şubatta Rayhağda bahriye nazırı amiral fon Kapele  
 söylevinde: (Bahriyenin bilâkayı ve şart denizaltı savaşına  
 talik ettiği emellerin yalnız husul bulmakla kalmayıp hatta ir-  
 tizarın fevkında neticeler elde ettiğini, İngilterenin cebir ve  
 tehdidile ingiliz matbuatının gemi garkayışını mümtazaman  
 ketmeylemesine nazaran daha şimdiden emin rakamlarla  
 meydana atılmamın tabiatile güç bir iş olduğunu, bir çok bat-  
 ların büyük sabaî hareketlerine ve aldıkları talimata göre ha-  
 nüz akınlarından limanlarına avdet etmemiş bulundukları  
 halde bile neticinin bahriyeyi intizarını aşmış olduğunu daha  
 bugünden temin edebileceğini. Şimaldenizinde hemen bütün  
 seyrüsefer muattaldır. Bitaraf seyrüseferi adeta grav halindedir.  
 Bahriye denizaltı savaşının bundan böyle alacağı şekli inkişafa  
 azami emniyetle intizar eyler, alman ubusunun bu savaş şek-

line talik ettiği emeller, intizarlar bu güne kadar zahir olan  
 netayiş ile tamamen muvafik bulunmuştur.) demiş ve şiddetle  
 alkışlanmıştır.

Almanyanın mukadderaının kendilerine teslim edildiğini  
 bilen denizaltı gemileri komutanları birbirleriyle yarış ederca-  
 sine çalıştılar ve hayatlarını istikrar ederek memleketleri hesa-  
 bına ileri atıldılar ve :

Şubat	1917 de	781500
Marı	"	885000
Nisan	"	1091000
Mayıs	"	869000
Haziran	"	1016000
Temmuz	"	811000
Ağustos	"	808000
Eylül	"	872000
I. Teşrin	"	674000
II. Teşrin	"	607000
I. Kanun	"	703000

tonilatoluk zemi batırdılar.

Aynı savaşın başında itilâf devletleri 30 milyon tonila-  
 toluk tecim gemisine malik bulunuyorlar ve bir yandan da  
 mütemadiyen yeni gemiler inşa ediyorlardı. 1914 ağustosunun  
 birinci gününden 1917 martının birinci gününe kadar yeniden  
 yapılan tecim gemilerinin mecmu tonajı 2542000 tonilatoya  
 buluyordu. Fakat denizaltı savaşının şiddeti gemi zayıflarını  
 daima yeni inşa olunan miktardan fazlalastırıyor ve her ay  
 umumî yekûn bir miktar azalıyordu. Yeni inşa olunanlar da  
 dahil olduğu halde umumî tonajdan :

Marı ayında	% 3.31
Nisan	" % 4.2
Mayıs	" % 3.48
Haziran	" % 4.2
Ağustos	" % 3.49
Eylül	" % 3.59

ton batırılmış bulunuyordu.  
 Almanlar 1917 senesindeki bu savaş için nisanda 116,  
 haziranda 134, ağustosta 134, I. Teşrinde 146, ve I. Kanunda  
 137 denizaltı gemisini seferber bulundurmışlar ve :

II. Kânunda	4
Şubatta	3
Maritta	6
Nisanda	1
Mayısta	5
Haziranda	3
Temmuzda	4
Ağustosta	11
Eylülide	1
I. Teşrinde	12
II. Teşrinde	7
I. Kânunda	9 ki ceman 66 denizaltı gemisi zayi etmişlerdir.
Bunlara mukabil :	
II. Kânunda	6
Şubatta	3
Maritta	4
Nisanda	4
Mayısta	6
Haziranda	8
Temmuzda	16
Ağustosta	12
Eylülide	8
I. Teşrinde	12
II. Teşrinde	5
I. Kânun	5 gemi yeniden inşa olunarak filotiltada vazife almıştı.

İtilaf devletleri ise girdikleri bu çok müşkül vaziyetten kurtulmak için denizaltı gemilerle şiddetle mücadeleye giriştiler. Ve mayın maniaları, karakol gemileri, muakkipler, kapalı gemileri ve uçaklarla denizaltı gemisi avcılığına başladılar. Alman botlarını limanlarda kapamak için çok büyük mayın maniaları vücade getirdiler. 250000 amerikan mayını Şimal denizinin şimalini kapamak üzere Norveç ile Orkat adaları arasına döküldü. Bu mania için 20 büyük mayın gemisi çalıştırıldı ve günde ancak 5520 mayın atılabildi.

Denizaltı gemilerine karşı yapılan bu şiddetli mücadele neticesinde bu gemilerin muvaffakiyeti % 70 den % 50 ye

düştü. 1918 de ise mücadele teşkilatı süratli muakkipler ve avcı botlarla takviye edildi ve bunların hepsi su bombalarıyla teçhiz edildiğinden denizaltı botu ziyatı arttı.

Almanlar bir taraftan kapalı gemileri ve diğer taraftan muakkiplerle mücadele ederken bir taraftan da büyük kruvazörler yaparak Okyanusa çıktılar ve uzak sularda tecim savaşı yapmağa başladılar. Ezcümle bunlardan U 155 temmuz 1917 de Azores adalarında, U 156 Afrika sahilindeki kabloları kesti ve Maderyayı bombardıman etti. U 152 Kanarya ve Azores adalarında tecim savaşı yaptı. U 153 ve U 154, Liberyayı bombardıman ve telsiz istasyonunu tahrip etti. U 151 Amerika sahillerine mayın döktü.

1918 senesinde itilaf devletlerinin bütün mesailerine rağmen denizaltı savaşı devam etti ve birçok alman denizaltı gemileri ziyaa uğramakla beraber :

II. Kânunda	672000
Şubatta	680000
Maritta	689000
Nisanda	652000
Mayısta	614000
Haziranda	521000
Temmuzda	550000
Ağustosta	420000
Eylülide	540000
I. Teşrinde	118500 ton batırıldı.

1918 senesi II. Teşrinin 9 uncu günü UB 50 Gibraltarı açıklarında Birtannia zirhlisini batırdı ki bu gemi denizaltı savaşının batırıldığı en son gemi oldu.

Büyük savaş içinde almanların batırdıkları gemilerin tonaj mecmuu hakkında muhtelif membalar muhtelif yekünler vermektedirler. Almanların hesabına nazaran batırılan tecim gemilerinin tonajı 15.5 milyon tonilato ise de bir ingiliz membama nazaran denizaltı savaşında :

İngiltere	7793000 tonilato	2217	gemi
Fransa	696000	»	338 »
İtalya	742000	»	230 »



Yunanistan	406000	tonilato	165	gemi
Amerika	241000	"	80	"
Japonya	120000	"	28	"

Bunlardan mada 8008000 tonilataluk gemide yaralanmış ve savaş müddetince işe yarayıyarak bağlamıştır.

11. Teşrin 1918 taribine kadar yalnız İngiliz tecim filosunun % 14.6 sı ve Okyanus vapurlarının % 17.7 sı zayi olmuş bulunuyordu.

Bütün savaş müddetince Almanya tam 360 denizaltı gemisi kullanmış ve bunlardan 184 tanesini zayi etmiştir. İngiliz membalarına göre zayi olan gemilerden :

41	tanesi	Mayın ile
34	"	Su bombası ile
23	"	Musadame "
20	"	Top ateşi "
19	"	Denizaltı gemisi ile
13	"	Kapan gemisi "
6	"	Ağ "
4	"	Uçak bombası "
9	"	Kaza
9	"	Süpheli
14	"	kendi mürettebatı tarafından zayi olmuş ve 7 gemi de bitaraf limanlara itilce etmiştir.

30000 insanın ve takriben 120 milyar mark kıymetinde servetin mahvına sebep olan denizaltı savaşı Almanyayı muzaferiyete kavuşturamadı. Ve 11 ikincisinde tatbik edilen mütareke şartlarına tevfikân 14 gün içinde tekmi alman denizaltı gemileri itilaf devletlerine teslim edildi.

Almanya 1915 senesinde denizaltı savaşı ilân ettiği vakit elinde ancak 24 denizaltı gemisi vardı ve Akdenizde, Flan-dördeki üssübahtirlerde henüz tesis edilmemiş bulunuyordu.

Almanya evvelâ üssübahtirlerini tesis edecek ve bir denizaltı savaşı için lazım olan miktarda denizaltı gemisini inşa ederek ve sonra memnû nantaka ilân edecekti. Bunu yapmadı ve savaşı ilânda çok acele etti. Bitarafıların ve bilhassa Amerikanın itirazları alman siyasa adamlarını korkuttu ve derhal savaştan

vazgeçildi. Bu da itilaf devletlerini bu savaş için hazırlanmalarını ıteğ etti. Ve Almanya her şeyi göze alarak 1917 senesinde savaşa karar verdi ve şiddetle tatbik etti. Eger bu savaş 1915 de veya kara cephelelerinin vaziyeti, siyasal vaziyet, alman ulusunun ruhi vaziyeti itibarile en müsait olan 1916 da tatbik etse idi yüzde yüz muvaffak olacaktı. Fakat her iş bitmiş ve büyük savaşın kaybedileceği tahakkuk ettiği bir devirde mücadeleye girdi ve neticeyi kaybetti.

Halbuki Almanya bulakayit ve şart denizaltı savaşının ilk günlerinde büyük savaş kazanmak üzere bulunuyordu. Amerikanın savaşa iştirakinde Avrupa sularına gelen Amerika donanması komutanı amiral Simis Celiko ile yaptığı bir görüşmede; Celiko, şubatta 536000 ve martta 900000 tonilataluk gemi battığını ve nisan içinde aynı miktarda olabileceğini hesap ettiğini ve bu halde ziyadesile endişe etmekte olduğunu ve zayıf böyle devam odarise savaşa devam imkân kalmıyacağını söylemiştir.

Amiral Simisin bu hale karşı ne gibi tedbir almak fikrindeyiz sualine kudretimiz dahilinde her şeyi yapacağız fakat vaziyet pek vahimdir, herkesin müzaheretine muhtacız demıştır.

Gerek amiral Simis ve gerekse Celiko 1917 yazında savaşı kaybettiklerine kanî bulunuyorlardı.

Almanya çok geç kalmıştı, 1917 deki muvaffakiyatı 1916 da yapmış olsaydı savaş behemehâl kazanılacaktı. Halbuki 1917 ve 1918 de her devlet denizaltı gemileriyle mücadeleye girmi vermiş. Gerek fen adamları ve gerek teknik adamları gece ve gündüz bütün mesailerle denizaltı gemilerini muha vasıtalarını aradılar.

Dinleme aletleri, süratli takip motorları, avcı motorları, antenli mayınlar ve su bombaları icat edildi. uçaklar bu iş için yetiştirildi ve konvoy usulleri meydana getirildi. Denizaltı gemilerine karşı her çareye baş vuruldu.

Fransızlar 1916 da 550, 1917 de 790 ve 1918 de 960 denizaltı avcıya kullandılar. İngilizler ise savaşın sonunda 5000 denizaltı avcıya sahip idiler. Gemiler zikzak rotalarla penel tecim yollarından başka yollar takip ettiler. Mesela Gibraltardan

Londra 1313 mil iken bu yolda seyrissefer eden gemiler 3560 mil kat ediyorlardı.

Telsiz karterizmin kifayetini arttırmakla alman denizaltı gemilerinin de mevkiileri tayin ediliyor ve tecim gemileri bu yollardan uzağa çekiliyordu.

1917 de konvoy usulünün tatbikına başlandı ve ağustosa kadar 8825 gemi konvoy ile salâmetle limanlarına getirildi ve bunların ancak 14 gemi batırdı. 1917 Birinciteşrininde Akdenizde de konvoy usulü tatbik edilmeye başlandı ve 6539 gemiden ancak 102 gemi hücumla batırılabilirdi.

Bu usulün yaradımıyla denizaltı gemilerinin muvaffakiyetleri hayli azaldı. lakin sigorta fiatları ve navlun deşetli arttı ve ingiliz ekonomisini ziyadesile sarstı. Meselâ, savaştan evvel 2,5 şilin olan sigorta ücreti 7 ingiliz lirasına ve navlunlar da 40 misline çıktı. İngiltereden İspanya veya Portekize bir ton kömür 15 şilin iken 25 ingiliz lirasına çıktı. Fransa, İtalya gibi memleketler, mevaddı gıdaıye, kömür ve inşilak maddeleri vâ çelik gibi dışardan getirtikleri eşyaları tedarik edemez oldular.

Denizaltı savaşı iki sene gibi uzun bir fasıldan sonra başlamasa idi savaşı Almanya yüzde yüz kazanmış bulunacaktı. Hazırlıksız başlama ve başladıktan sonra da siyasa adamlarının korkaklığı Almanyaı pahalıya mal oldu ve İtilâf devletlerimi zafere ulaştırdı.

Yazar : E. L. Çiçekçioğlu

Çeviren : Yab. FARUK ERLER

## Muhrip dizaynının gelişme yolu

**D**eniz inşaatı ileri gelen yabancı bir deniz subaya tarafından strateji ( sevkulcevs ) tathikatı olarak tarif edilmiştir. Bu tarif, savaş teknelerinin dizayn ve inşaatı ile ilgili olanları, Büyük savaşa dair resmi vesikalara dayanan neşriyatı takip ederek ve galisi edinilmiş tecrübeleri muhtelif temaslarda toplayarak, dizaynı bu tecrübelerle göre istah etmeye sevkeder. Bunun gibi malzeme ve diğer kornymen silâhlardaki istahat ve tekemmülâtta, meselâ 1914-1918 pratik deneciler ortaya çıkan ve yer alan deak ve kimya savaşı gibi, daima gözönünde tutulmalıdır.

Her nekadardı diğer gemi tiplerinin lüzumu veya yaşaması üzermde fikirler karışılarsa da, muhtiplerin lüzumunda ve her zaman için vazgeçilmiyecek bir araç olduğunda herkes birleşmiştir.

Bu sınıf gemilerde elde silâhlar için mevcut olan ağırlığın top ve torpitoya ayrılma nisbeti münakaşaya yer açabilir; hele bugünkü savaş gemilerinin torpato kornuma tertibatının mükemmeliyeti ve su yüzünden atılan torpitonun gerçek savaştaki muvaffakiyet ihtimalinin azlığı noktasından bu münakaşaya yerinde olur. Fakat elde edilen tek tük iyi sonuçlar bugün, bu iki silâh arasında ekseri dizaynlarde görülen şekildaki denkleşmeği doğru göstermektedir. Büyüklük, sürat ve genel dizayn meseleleri, düşünülecek oldukça mühim noktalar ortaya atmaktadır.

1912 de inşaiye mühendisleri sosyatesi toplantısında yapılan bir münakaşada müteveffa Kont Brassey demişti ki : « Bizim gemilerimiz daima başkalarının elindeki küçük gemilere karşılık olmak üzere dizayn edilmekte devam edecek ve daima daha iyi olacaktır. Başka türlü söylemek lâzımgelirse tip el'adlı büyötmekle tekâmül edecektir. » Anlaşılmalar, ekonomi vesair sebep-

lerle hiç bir tabiide tabii bulunmayınca, muhtelif sınıf savaş gemilerinin tekâmülünü tetkik edenler için bu sözlerdeki gerçeklik meydandadır. Fakat bu gelişlerdeki tekâmülde de bir zaman gelir ki, büyüklüğün artması tip için konulmuş olan sınırları aşar ve mukayim öte tarafına atlayarak orada daha küçük tiplerin ortaya çıkarılmasına ihtiyac gösterir. Fransız, İtalyan ve



Şekil - 1

Japon bahriye mühendislerinin muhrip tipinde yüksek süratli zırhsız tekneler meydana getirmek yolundaki gayretleri bu mütaleayı teyit eder mahiyettedir. Bu gayretle kısa müddetler için (44.5 mile kadar) yüksek süratler elde etmek üzere icap eden kudreti (80,000 saft beygir kuvveti) sağdabilenek üzere normal muhriplerden çok üstün büyüklükte gemiler meydana gelmiştir. Diğer deniz kuvvetlerinde bu büyük teknelerin bulunması - Fransa ve Japonya'nın bu tipten 30 ar teknesi, İtalyan'ın ise 15 teknesi vardır - müthiş filotilla rehberlerinin sayısı ve büyüklüğü hususunda tenkilere yol açmıştır. İngiltere'nin savaştan sonraki dizaynden olmak üzere bu sınıftan 6-7 gemisi vardır. Büyük tipin, donanma ile her türlü hava şartları altında beraber hareket yapabilmesi yönünden kullanış kabiliyetinin yüksekliği inkâr götürmez; fakat bu suretle vücutta gelen tipin muhribin yerine geçip geçemiyacağı ve bu tipin bugün büyük cüzümlar haline gelmiş bulunsa hafif kruvazörleri doğuran hafif skavilara dönmüş olup olmadığı iyice araştırılmağa değer. Bu gelişme belki tabii olmakla beraber gariptir.

Savaş gemisi dizaynı gözünden, büyüklüğün artması fazla saba tanım eder, bu fazla saba bir çok yardımcı tesisatın konulmasına imkan verir, bu da ağırlığın artmasına sebep olur. Muhrip tiplerinde herhangi ufak bir siklet artması, sürat üzerinde hemen tesirini göstereceğinden, bu gibi tesisatla doğuş kıfayetindeki kazancın, süratteki kaybı tazmin edip etmeyeceğini iyice düşünmek lazımdır. Küçük tiplerde hacim ve muvazenetin muayyen hadler dahilinde kalması, bu gemilerde birinci derecede gelen ana silâhlar ve sürat için lüzumlu görülen her aletin



Şekil - 2



ulu orta konulabilmesine mândir. Masrafin fazlalığı, muhriplerin ödevlerini görerek sayıda büyük tiplerin tedarikine sel çeker. Aynı zamanda bir filotilla rehberi, komuta ettiği filotilla gemilerinden daha büyük ve daha denizci yapmakta da pek faide yoktur. Yeni yunan muhripleri ( İtalyan dizayn ve inşası ) muhavassat silah ve yüksek süratle rehber tipini daha iyi temsil eder. Fransa nisbeten daha az, fakat gambot sınıfından çok üstün, süratle küçük cesamette filotilla rehber gemilerini yeniden ortaya koymuştur; Japonya da yeni inşa edilmiş bu sınıf gemilere maliktir.

### Muhriplerin ödevleri

Muhripler dizaynı müessir olan vasıfları cihetinden iki sınıfa ayrılırlar :-

- a) Ana filo ile gerek perdeleme, tarassut ve gerekse torpido hücumları için beraber harekâta bulunan muhripler. Bunlarda esas silah torpidodur ve bu ana silahın adedinin uzun devam ederek hareketlere yetiyecek miktarda olması lazımdır.
- b) Denizaltı avcılığı, mayın dökme ve tarama, karakol, refakat, korsanlık, tecim tahribi vesaire gibi ödev alan muhripler. Bunlar daha ziyade küçük gruplar halinde veya yalnız başına harekât yaparlar. Güvenlikleri esas silahları toptur. Bunun için, alâkadar oldukları hususi ödevlerin icap ettirdiği teçhizatı da taşıyabilmek üzere - mayın, su bombaları, arama tarama aletleri vesaire gibi - daha az miktarda torpido silahı ile iktifa edilmek lazımdır.

Muhribe savaşta doğan ödev ne olursa olsun, hücumda ve hattâ müdafaa da bile tipin ne lakim karakteristiği, elde edilmesi mümkün olabilen en yüksek sürattir. Yüksek sürat refakat ödevi veya tecim tahribi için o kadar lüzumlu olmayabilir, fakat bunlar yardımcı ödevler olduğu için, hususi refakat gambotları tarafından, olmazsa eski muhripler tarafından deruhda edilir. Yukarıda ( a ) da gösterilen ödevleri yüklenecek geminin

süratinin fazla olması icap eder. Filonun büyük cüzutamlarının vasatı süratlerinin normal terakki ile gittikçe yükseleceği hemen muhakkak gibidir.

Süratin yüksekliği ile beraber, bu gemilerin filonun büyük yük gemilerinin harekât yaptıkları her havaya dayanacak kabiliyetle olması, yani denizcilik kılayetinin yüksek olması lazımdır. Bu noktaların gayası memnuniyet bir şekilde lallı, ancak büyüklüğe artması, yani mamabrecm çoğalması ve Skavt sınıfına yaklaşan bir tipin ortaya konulmasıyla kabilir. Fransızların Tiger sınıfı ve onu takip eden sınıfları ile İtalyanların « Esplorati » lerini bu evsafa yaklaşıp.

### Silahların tahdidi

Umumiyetle büyüklüğün atılması, hacmin müessadesi dolayısıyla silahların sayısını artırmasını mücip almışsa da, silahlara ayrılan ağırlığın hudutları dahilinde, hücum silahlarının sayısını arttırmak yoluna gidilmemiştir. Silah çapları ancak pek küçük hadler dahilinde değişmektedir. Cetvel 1 deki büyük rehber tiplerinin evsafının mukayesesini ( basılmış malûmatlardan alınmıştır ) bu noktayı daha ziyade aydınlatır.

Başka bir eserde müteveffa Sir William White demistir ki: « Deneyler isbat eder ki insan kuvvetile idare edilen en büyük seri ateşli topun mermisi 100 libreden ( 45.4 Kg. ) ağır olamaz. » 4, 4.7, 5.5 ve 6 pusluk topların mermileri mütenazaran 31, 50, 82 ve 100 libre ağırlığındadır. Bu düşünce muhriplere tatbik edildiği zaman, insan kuvvetile idare edilebilecek mermi sikleti, muhribin denizli havalarında fazla çarpınması dolayısıyla, takriben dakikada 8 atım gibi makul bir atış süratile 60 libre yakındadır, bu da kullanışlı seri ateşli topun çapını bugünkü tiplerde bulunan 4.7 - 5 pusluk toplarla tahakkuk eder. Büyük savaşta deney ile de tayit olunmuştur ki, 6 pus çapındaki top hattâ 1800 - 2000 ton büyüklüğündeki muhriplerde bile uygun sonuç vermez.

Takriben 5 pusdan yukarı çapları itibaren, topun herhangi bir kudret vasıtasile hareket ettirilmesi lüzumlu, çapına asansörleri ve buna benzer ihtiyaclar dolayısıyla siklet ve hacim

zorlukları meydana çıkar. Bunun gibi, bugünkü dördüzün torpido kovanları da - 21 pusluk - daha büyük kotorda kullanılması imkânına rağmen, gerek torpidonun tufu, ağırlığı ve gerekse fiial vaziyette kovanların güvertede engel olması yönünden hemen hemen gayeye varmıştır. Şekil - 1 de, hafif maimahreçle 40 mil deneg süratinde muhrup tipleri için, uzunluk kaide olmak üzere kudret, fiial maimahreç ve asliha gibi başlıca evsaf grafik olarak gösterilmiştir. Bu dayagramdan alınacak ders, cetvel II. de hulâsa edilen sonuçların mukayesesile daha açık olarak meydana çıkar.

Cetvel I.

	Tufu kâmil kadere	Standart maimahreç ton	Top asliha	Torpido asliha	Disayo sürati
Codrington İngiliz	340	1540	5-4.7"	8-21"	35
Mogador sınıfı Fransız	410	2570	5-5.5"	9-21.7"	37
Vauban "	440	2440	5-5.5"	6-21.7"	36-37
A. Pigafetta İtalyan	352	1628	6-4.7"	6-21"	38
Leone sınıfı "	372	1526	8-4.7"	4-21"	34
Fubuki Japon	380	1700	6-5"	9-21"	34
Porier Amerikan	negredilmiş resmi malumat yoktur.				
Söylediğine göre:	355	1850	6-5"	8-21"	37
Dubrovnik Yugoslav	375	1880	4-5.6"	6-21"	37

\* Çift kvadrak.

- Bu gemilerin bir çoğu hafif maimahreçle sürat tesvuklerinde 40 miliden yukarı sürat elde etmişlerdir.

Cetvel II.

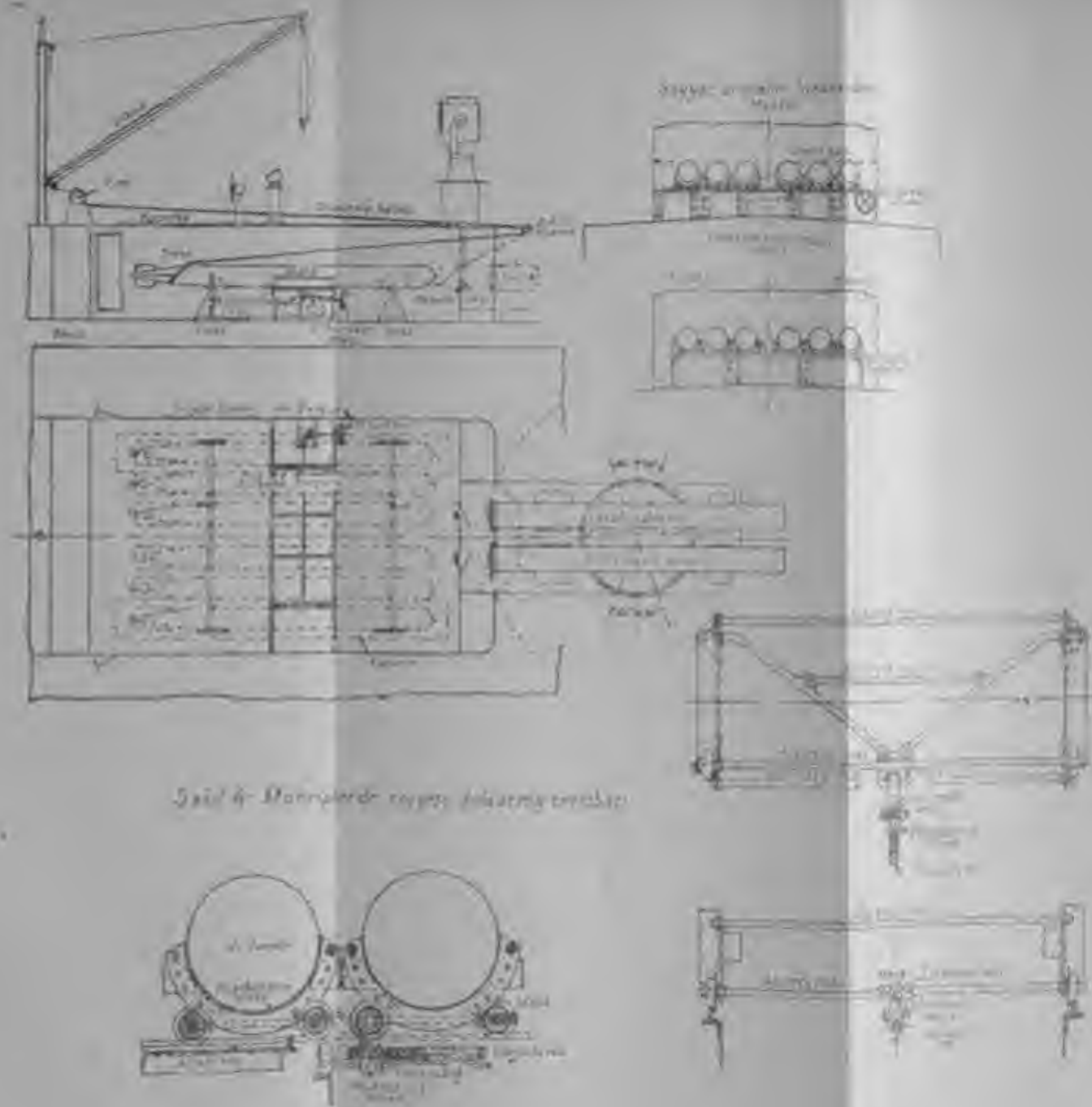
Tufu kâmil kadere	300	350	400	450
Behet gemide silâhlara ayrılan sıklık ton	100	120	140	160
Aynı para ile tedârîki kâbil gemi adedi	54	43	36	30
Gemilerdeki mevcut asliha sıklığı ton	5400	5160	5040	4800

Burada muayyen ve sabit bir para ile inşa edilebilecek gemilerin adedi ve buna tekabül eden asliha sıklığı gösterilmiştir. Bu şekilde aynı para ile elde edilebilecek gemilerin adedinin mülahaz mikdarda azaltılması beraber denizcilik avsafının yükselmesine mukabil, muessir hücum silâhlarından da derece derece kaybedilmektedir. Bunun için bütün ödevleri görmesi imkân haricinde olan orta bir tipin yerine, iki tip muhrup kabul etmek lazımdır:-

- 1 - Yukarıda bahsedilmiş olan büyük skavt tipi.
- 2 - Mühendislerin artık unutmak üzere oldukları küçük tipin tekemmül etmiş şekli.



Şekil - 3





300 kadem tulu

Dizaynı

S

Silahlar :

21 pusluk tor

Ağırlıklar :

Tekne, teçhizat ve silâ  
MakineStandart maimahrec  
Mayınahrak

İhtiyat fit suyu

Yükü maimahrec

Yükü maimahrecde çekil  
Yükü maimahrecde mer  
muavazene irifai

Ortada en az fribord

Büyük savaş esnası  
günkü büyük tiplerde

Şaşı beygir kuvveti

Bir saat için

Süratlar :

Tecrübe maimahreci  
mahrak hareketten 1  
saat yetişecek kadar,  
hizat tamam)

Normal kudre

Overload

En hafif tecrübe maimahre  
me ve cepane yok, aşgari  
rok)Overload kudretle bu  
süralYükü maimahrecde norm  
süralNot: Bu tablo azami s  
altında elde edil

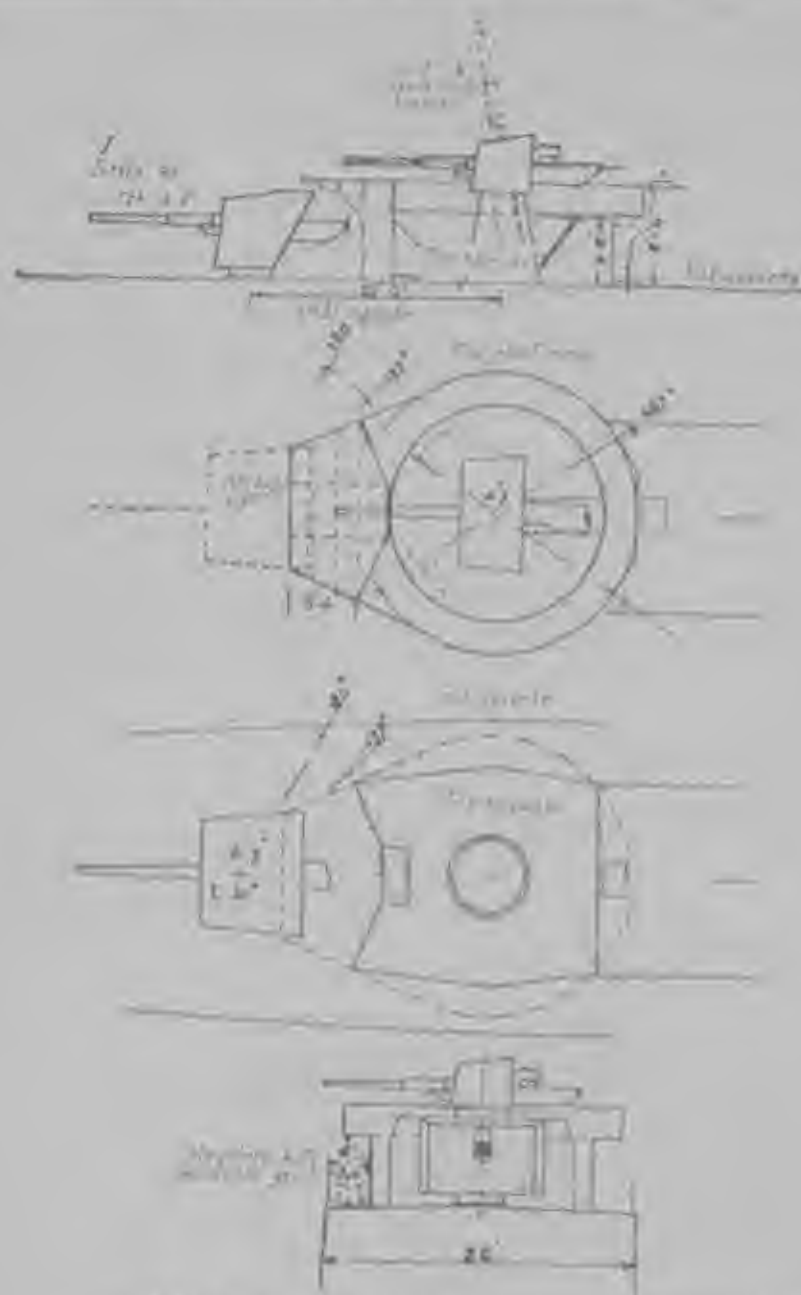
## Orta büyüklükteki gemiler

Yüksek sürati, maliyet ve idare masraflarının azlığı ve kolay manevra kabiliyeti ile birleştiren nisbeten küçük gemiler aşağıdaki satırlarda gemi dizaynı noktası nazarından tetkik edilmiştir. Burada bu günkü mevcut usullerde yapılması teklif edilen ve gözden geçirilen değişiklikler, küçük ebat ile yukardaki talepleri temine matul olmakla beraber, aynı zamanda büyük tiplere de kabili tatbik olduğu için ayrıca da alâkayı celb edecektir. Büyük savaşın tecrübelerinden bir sonuç çıkarırken, savaşta ana hareketlere iştirak eden İngiliz muhrip-lerinin, bir kaç büyük filotilla rehberini aradan çıkartırsak, 276 kadem tulünde alçak fribordlu 3 adet 4 lük top ve yalnız 4 adet kovan taşıyan M den S sınıfına kadar muhripler olduğunu hatırdan çıkarmamalıdır. Bunlardan daha yeni ve daha büyük olan sınıflar 1917 ve 1918 nihayetlerine kadar henüz filoya itihak etmemişlerdir.

Muhrip dizaynı, diğer gemilere nazaran, hacim ve ağırlık meselelerinin muvazenetle, gayet sıkı olarak karşılaştıkları bir sahadır. Bunun için her iki noktadan kazandırılması için yapılacak teklifler ayrı ayrı tetkika değer. Hacimden iktisat ve bunun ebat üzerine olan tesiri aşağıdaki noktalardan düşünülebilir.

- Torpedo silâhının daha küçük hacme sığmak üzere islahı
- Biribiri üzerine mevzu topların ufki mesafesini azaltılması.
- İkizli top kundakları.
- Kazanlardaki tekemmülâtın nazarı dikkate alınması. Ağırlık ve muvazenete aşağıdaki noktalar müessir olur.
- Yukarda zikredilen a, b, c ve d deki kazançlar.
- Mayınahrakun dağıtılması.
- Tulân posta teşkilâtı.
- Alektirik kaynağı.
- Güverte binalarının hafif maden halitalarından inşası.

Aynı zamanda bu gün için dizel motorile müteharrik muhrip dizaynı imkânlarını da araştırmak alâkayı celb eder. Bu mülâhazalardan çıkan sonuçlar şekil - 2, 3 ve 7 de gösterilen A dan D ye kadar olan dizayn projelerinde gösterilmiş ve



Şekil 5. Mühürler ve kovanlar ile torpido toplar.  
Çizim: 1/100 ölçekinde.

Şekil — 5

fanni vasıfları cetvel - 3 de verilmiştir. Burada (g), (h), ve (j) deki fikirlerin tatbiki sıklıkla yapılabilecek tanzimat hesaba dahi edilmemiştir. Mukayesede kolaylık olmak üzere ana ab'at bütün dizaynlarde bir tutulmuştur.

### Torpido silâhı

Büyük savaşın ilk hareketlerinde ödev alan muhripier iki adet ikizli kovan ile mücehhez bulunuyor ve bir çok zamanlar hareketin sonundan ayvalı torpido mevceatlarını sarfediyorlardı. Haligolant temasa ayağı yukarı 6 sani devam etmişli. İskajektaki temashar ise bundan aşağı değildir. Bunun için torpido adedinin fazlalığı bir çok ahvalda fâideli olacaktır. Bu düşünceinin tesiri altında üçüzlû kovanlar, ikizlerin yerini aldı ve bundan sonraki tekâmülle de üçüzlûler dördüzlû kovanlara yerlerini terk ettiler. Savaşın sonunda her ab'atın muhripierindeki torpido silâhının artırılması, daima torpitoların adedine mukabil kovanları çoğaltmak suretile olmuştur. Yani her ilâve edilen torpido için ayrı bir kovan da ilâve edilmiştir.

Her torpido ait olduğu kovana, limanda oldukça zahmetli bir şekilde alıdır. Eğer bu esas kade terkederler, torpitoların adedinin artırılması kovan adedine tâbi olmayıp ta, mümkün olduğu kadar sade, fakat emniyetli bir kovan doldurma tertibatı yapılacak olursa, sül mualahattan ehemmiyetli bir tedakârlık yapılmadan ağırlık ve hacimden oldukça bir kazanç temin edilebilir. A ve B dizaynlerinde 8 ve 10 torpido için (şekil - 2 ve 3) bu tertibatın iki tarzı gösterilmiştir. Asgari nazmiye ve mekanizma sıklıkla azami torpido adedini temin etmek üzere bu prensip dahilinde herhangi başka bir tertip de yapılabilir. Gösterilmiş olan şekillerde her bórdadan salvo aleş için iki veya dört torpido hazır bulunmakur. Bu yünden tekil edilme şekli benki edilebilir ve bu günkü mevceat tertibatı bir bórdadan âni olarak sekiz torpitoya birden atmak imkânı verdiği söylenebilir. Torpido silâhının yüksekliği, elde mevceat olan adedinin azlığı ve fırsat silâhı olması itibarile lat-mechuriye **Perhizkârane** kullanılır. Bundan başka gerçek savaşta hüküm süren şerail hakkında toplanmış malûmata

nazaran, deniz ve cephe şartları altında çalışabilecek mihaniki kontrollü doldurma tertibatı ile, her münferit veya salvo atıştan sonra kovaların doldurulmasına yetecek kadar zaman bulunmayacağını kabul etmek için hiç bir sebep yoktur. Bu tertibatın pek açık olan faideleri şunlardır:

a) Güverte üstündeki ağırlıktan, A dizaynında 2 adet dördüzlü kovana nazaran 14 ton kadar kazanç vardır; bu da mevzu bahis edilen gemide aynı kodretle süratin 0.2 mil artması demektir.

b) Torpitoların gemiye alınması, kovana doldurulması ve muayene için kovandan geri çekilmesindeki kolaylık ve evvelce bu sınıf gemilerde mevcut olmayan, torpitolar için kapalı bir çalışma mahalli temini.

c) Maliyet fiyatının ucuzluğu ve idare masraflarının azlığı.

Bu maksat için mihaniki vasıtalar, torpitoların nakil ve doldurulmasına mahsus sade ve kontrollü tertibatta gösterilmiştir. İlk iki yedek torpito kovana aynı layu üzerinde tertip edilmiş olup, aynı zamanda torpitonun alınması ve çıkarılması için de kullanılan torpito dikmesini de çalıştıran bir el yincine bağlanan palanga ve trosalar vasıtasıyla doldurulur. Bundan sonraki yedek torpitolar da arabaları üzerinde arzalı raylarda hareket ettirilerek layu getirilir ve istenildiği zaman aynı tarzda doldurulur. Gösterilen nakil arabalarının beheri 160 libre sıklıktındadır ve boş oldukları zaman el ile kaldırılabilir. Atış vaziyetinde bordaya dirisa edilmiş olan dördüzlü bir kovana ikizli kovana nazaran güverlede daha büyük bir engel teşkil eder, bundan başka dördüzlü kovaların ağırlığı dolayısıyla bunların bazılarında dirisa motor kuvveti ile yapılmak mecburiyetindedir. A projesindeki 8 torpito (şekil - 2) 2 adet dördüzlü kovana nazaran 5 kadem daha az uzunluğa sığdırılmıştır.

### Biribiri üzerine konulmuş toplar

İngiliz muhriplerine biribiri üzerine konulmuş toplar, hafif kruvazörlerdeki pratikten intikal etmiş ve peşinden hemen bütün yabancı bahriyeler tarafından kabul edilmiştir. Aittaki

top mürettebaatının üstteki topun gaz taşıyıcısından korunması iki usulle temin edilebilir.

1 - İngiliz gemilerinde olduğu gibi büyük ve ağır gaz koruma perdeleri ile, veya

2 - Japon muhriplerinde olduğu gibi, alt topa hafif fakat topu tamamile kaplıyan bir siper yapılması ile, veyahut bu iki tertip arasında orta bir şekilde.

A projesinde gösterildiği gibi (şekil - 2), biribiri üzerine mevzu topların ufki ve şakuli mesafelerini, dirisa ve inhitat zaviyelerine tesir etmeden azalmak imkanı vardır. Baş ve küçük topların, baş ve küçük güverte binaları dolayısıyla tahdit edilen dirisa zaviyeleri göz önünde tutulmak şartı ile, bu takdirde yine tamamile dönmesi, azami seğırdim mesafesi açıklığı ve lazım olan çalışma dairesi nisaf kutru aynen temin edilebilir.

4, 7 lik topların biribirinden ufki mesafesi 18 kademdir ve kazanılan yer takriben 5 kadem kadardır. Alt topun siperini uzatmak ve takviye etmekle gaz koruma perdesinin sıklığından 3 ton kadar kazanılır; bu kazanç üst top kadesinin seviyesinin indirilmesi ile beraber muvazane ile iyi tesir yapar.

Üst top uçaklara karşı kullanılmak üzere düşünülecek olursa (D projesinin küçük topuna bakınız, (şekil - 5 ve 7), ufki mesafe 21 kademdir, ancağı mesafe ve gaz perdesinden elde edilen kazanç aynıdır.

### Uçak topları

Uçakların hücumuna karşı koymak ve bunlara taarruz etmek, uçak ve muhriplerin süratinin yüksekliği dolayısıyla en ziyade yakın mesafelerde ve 40 m/m likler ve müteaddit nam-lulu makinabüfekler gibi küçük çapta ve seri ateşli silahlarla en ziyade müessir olarak yapılabilir. Uçaklara karşı daha şiddetle taarruz için 40 m/m liklerle geminin ana silahları arasında elle tağdiye edilen orta bir çap umumiyetle mevcut değildir. Böyle bir topun kendisi, cephanesi vesairesi için lazım olan ağırlık ve hacim, ana toplardan bir veya ikisine yüksek ütfi kundakları koymak suretiyle daha faideli olarak kullanılabilir. Biribiri üzerine konulan toplarda üst top bu iş için



gayet elverişlidir. Muhtelif çapların kullanılmaside, cephanenin karıştırılmasından kaçınılması ve çapın eşit tutulmaside cephaneye ve parçaların yekdigeri arasında değiştirilmek imkanı bulunması faideden hali değildir.

### İkizli kundaklar

İkizli kundak üzerine mevzu iki topun sikleti, ayrı ayarı kundaklara konulmuş iki topun sikletinin hemen aynı ise de, aynı adette silâhın daha az hacme sığdırılabilmesindeki faide aşıkardır. Yeni bazı yabancı ulusların mührup dizaynlarında bu şekilde görülen topluluk dikkate değer. İlk defa 4.7 tük ikizli kundak İtalyan «Aquila» mührubinde (1916 da inşasına başlanmıştır) ve bu bahriyenin mütazakip sınıflarında kullanılmıştır. Bu şekil Japon, Fransız ve Türk bahriyelerinde de kullanılmaktadır. Bu gün küçük tiplerde esli haya ayrılan siklet, tabiye edilmekte olan topların hepsini birden ikizli kundaklı yapmaya müsaade etmez, buna mukabil dört topun çift kundaklı olmak üzere iki mevkie indirilmesi isabet ve atış kontrolünü müşkülleştirir. Bundan dolayı dört top için en iyi tabiye şekli aşağıdaki gibidir.

Başta, bir ikizli kundağa mevzu normal irtifa zaviyesini haiz iki top, şekilde gösterilen küpeşenin irtifa, en az bu günkü mührupların üst topunun bulunduğu seviyede olacaktır. Başkasına üzerinde biribiri üzerine mevzu tek toplardan alttaki, fena havalarda ekseriyetle kullanılamaz.

Kıçta, biribiri üzerine mevzu tek kundaklı iki top, üst top dışına zaviyesinin genişliği dolayısıyla, yüksek irtifa kundağı ile teçhiz edilmeye müsaittir.

Amudî mesafenin azaltılması, yüksek irtifa ile atış için cevap eden top havuzunun teminini kolaylaştırır. (D projesinde kaç topa bakınız. Şekil - 7). Alelade irtifa zaviyelerinde çalışabilmek için, şekil - 5 de gösterildiği gibi, top havuzunu dahilinde kaldırılabilir bir çalışma platformuna ihtiyaç vardır.

### Mütakâmil kazan tertibatının tesiri

Bugün mühruplarda umumiyetle kullanılan üç kazan yerine, A ve B projelerinde olduğu gibi 40,000 beygir kuvvetinin iki kazanla istihsal edilebileceğini kabul etmek hayal sayılamaz. A projesile C projesi mukayese edilecek olursa iskân mahalli vesaire için geriye kalan sahanın genişliği görülür.

300 kadem tulde olan A projesi, bugünkü 330 kademlik mührupların aynıdır. Ağırktan yapılan kıtasat azami süratte 1/2 mil fazlalık temin eder. Mühendislerin, mührup sınıfında azami kudretin, kazan için ayrılan bölmenin genişliğini tamamen kaplayacak büyüklükteki kazanlarla istihsalının çok önemli olduğunu hatırlatmaları lazımdır.

### Şaftların meyli

Çift pervaneli dişli türbinlerin ilk kullanılışındanberi, makine dairelerinde kondenserler, A projesinde gösterildiği gibi, şekil - 2, daima türbinlerin altına tertip edilmektedir. Bundan dolayı makine temelleri gayet karışık ve ağır olmakta ve shaftın omurgaya nazaran fazla meyilli olması dolayısıyla da pervane kifayetine ziyatı mucip olmaktadır. Kondenserlerin türbinlerin yanına tertip edilmesi suretile, bugünkü makine tesisatında shaft meyillerini yarıya indirmek kabildir.

### Köprüüstü

Projelerde gösterilmiş olan köprü üstü tertibatı, hava mukavemetine mümkün olduğu kadar azaltmak üzere düşünülmüştür. Dömençinin, bütün üst köprüyü yükseltmeğe veya periskobik tertibat yapmağa lüzum kalmadan, 1 numaralı topun şperi üzerinden başa sarbestçe bakabilmesine itina edilmiştir. Bundan evvelki praktiste yukarıda zikredilen iki şekil de kullanılmıştır. Şekil - 5 de büyük mikyasta gösterilmiş olan köprü üstü tertibatında, üst köprüden, muhabere borusuna hacet kalmadan dömençi ile gıfahen irtibat temini kabildir.

Teklif edilen köprüüstü kurşun geçmez ve muknatislenmez levhalarda örtülmüştür; bu levhalar, uçakların mitratör ateşine

ve hafif bombalara mukavemet etmek üzere hava kuvvetlerine ait hedeflerde kullanılmaktadır. Köprünün yanları kurşun geçirmez veya kırılmaz camlarla örtülmüştür, üzerinde sac levhadan kor kapaklar vardı.

Uçaklardan köprü üstüne mitralyöz ateşi açılması ve gaz hücumu ihtimaline karşı köprünün bu şekilde tarasile kapalı inşasına mecburiyet vardır. Zira gaz maskelerine güvertede açık mevkilerde emniyet edilebilirse de, açık köprü üstünde idare odevlerini yüklenenler için maske kullanmak pek kolay değildir.

Kerteriz almak üzere, her türlü halin üzerinden bakabilecek periskopik tertibat yapılabilir. Miyar pusula ve köprüüstü tarasut mevkileri bu seviyede amudî takviyelerle tutturulmuş zırh cam ( Armour glass ) çerçevelerle örtülecek olursa, buralarda, bugünkü muhriplerin açık köprü üstlerinde kullanılan dan daha fazla ağaç kullanılmasına lüzum kalmaz.

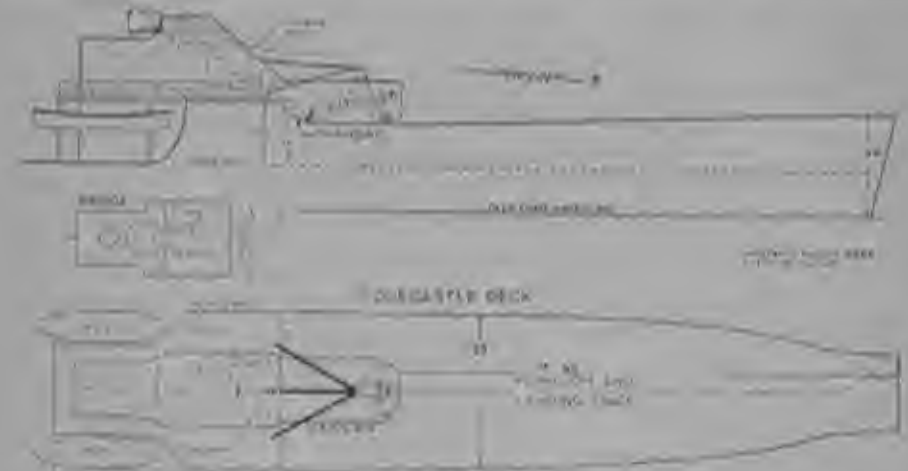
Bu sınıf gemilerde köprü üstünün mevkii, kalın havalarda sürat kırıldığı zaman köprüüstünde harınılabilmesi yönünden önemli bir noktadır. Umumiyet itibarıyla köprüüstünün baş kasarasile korunması şartı ile, yerin müsaadesi nisbetinde kıça alınması arzu edilir. D projesi bu yönden mevzu bahis geminin tulüne nazaran azami imkân tahakkuk ettirmiştir. Köprüüstü cephesi bodoslamadan takriben 100 kadem geridedir, ( tulün  $\frac{1}{2}$  33 ü ); bu mesafe bugünkü tiplerin köprüüstü mevkilerine nazaran çok fazladır.

### Uçak taşımak

Gierva otojirosunun bu seneki hava kuvvetleri resmi geçi-  
dinde ve Hendondaki hava nûmayişlerinde umuma gösterilen hareketi ile teyit edilen terakkisi, deniz maksatları için hususî bir önemi haizdir. Bu uçak karada hiç rüzgâr olmaksızın 100 kadem ilerledikten sonra havalandığı gibi, 30 mil süratinde rüzgâr hâsıl eden bir gemide amuden havalanabilir. İnış esnasında bir metre bile sürüklenmeden sükûnete gelir. Bu uçağın hemen hemen muallakta asılır gibi bir mevki üzerine gelip oturabilmesi, yalnız mahdut bir sahaya değil uçak gemilerine

nazaran çok daha oynak plâtıformlara inmesini mümkün kılmaktadır. İnış süratının azlığı, uçak plâtıforma hemen inmeden evvel otomatik bağlama tertibatı ile güverteye tesbit etmek imkânını da vermektedir.

C. 30 tipi otojirosunun kanadı, kuyruğu, dümeni vesairesi yoktur, iki kişiliktir ve 140 beygir kuvvetinde bir motorla saatte 105 mil ( 170 Km. ) sürati haizdir. Ufki olarak asgari saatte 15 mil ( 24 Km. ) süratle uçabilir. Sıfır süratle kendini tamamile kontrol edebilir. Hafif sikleti 1250 libredir; 2½ saat uçuşa yetecek benzine 230 mil uçuş sahasını haizdir; bu ağırlıkta benzin, pilot, rasıt ve 95 librelilik müteferrik eşya ile uçuş ağırlığı 1900 libredir. Uç kanatlı katlanabilir rotoru 37 kadem kutrudadır. Şekil - 6 böyle bir uçağı köprünün baş tarafında, dümeni ve komutanın rüyetine mâni olmıyan bir hangarın



Şekil - 6

içersine yerleştirilmiş olarak gösterir; uçağın kalkış ve inişine doğrudan doğruya köprü üzerinden nezaret edilebilir.

Yeni ve daha küçük Weir tipi bir kişilik otojiro aşağıdaki evsafıdır:

Motor 50 beygir kuvvetinde, azami uçuş sürati saatte 90 mil ( 145 Km. ) asgari uçuş sürati saatte 15 mil ( 24 Km. ), 2½ saatlik benzine beraber uçuş ağırlığı 617 libre, iki kanatlı rotor 30 kadem kutrudadır.

Olojiro, bugün geçirmekte olduğu terakki devresinde bile, küçük savaş gemilerinde keşif ve spotin hususları için muvaffakiyetle kullanılabilir.

### İskân tertibatı

Buradaki projelerde mutat olan şekilde subayların kıçta, eratin başta iskânı temin edilmekle beraber, A projesinde aşağıdaki düşüncelerden dolayı subayların mahalli başta ve eratin mahallî kıçta tertip edilmiştir :-

- a) Başkasara altınun daha büyük ve havadar olması.
- b) Her havada köprüüstüne çıkabilmek üzere kapalı iskeleler olması.
- c) Başta ayrıca deniz kamerası lüzumunun ortadan kalkması.
- d) Pervane ve şaft ihtizaz ve gürültülerinin olmaması.

Subayların iskân mahallinin erbaş ve erat mahallerinden tamamiyle tecridi ve buralara ayrı ayrı kaportalar temin edilmesi imkânı vardır.

### Merakip

Üst güverte hizasında fribordun azlığı, bu tip gemilerde filikaların mümkün olduğu kadar bordadan içeri muhafazalı yerlere istifini ve filika dikmesiyle kolaylıkla manevra yapılabilmesini şayanı arzu kılmaktadır. Buradaki projelerde filikaların da torpito dikmesiyle alınıp verilmesiyle 2 ton sıklık kazanılmaktadır. Yalnız D projesinde kikler köprüüstü binasına bağlı kuvvetli kemerefer üzerinde çalışan hafif sıklıkli mataforalara ( gravity davits ) asılmıştır.

Botların alüminyum halitalarından inşası, çelik botlara yapılan iltirazları, yani ağaç botlara nazaran ağırlıkları ve batı hareketleri gibi sebepleri, ortadan kaldırarak, az da olsa yine sıklık kazanılmağa yol açar.

### Hafif halitalardan güverte binaları vesaire

Alüminyum halitasından levha ve köşebentlerin, teknelerin esas tılamı kuvveti tahammülüne yardımcı olmıyan kasara güvertesi ve alabandalarında, köprülerde, üst güverte binalarında,

rında, mihveri gayri müessir civarında, mütemadi olmıyan güvertelerde, top saçmı siperlerinde vesairede ve bunlarla beraber, tecridi hava manikaları ranzalar, dolaplar vesaire gibi müteaddit dahili teçhizatla kullanılması bu cesametteki bir gemide toptan yekün tekne sıklığını 50 ton kadar azaltmak mümkündür. Bu kazanç yüklü halde merkezi muvazene ittifamı 9' kadar fazlalaştırır ve tam kudretle süratle  $\frac{1}{2}$  mil den çok bir fazlalık temin eder. Bu gibi halitaların incirar vesair hikemi evsafında bir çok ıslahat yapıldığı halde, fiatleri bu halitaların kullanılması elde edilecek kazancın, mucip oldukları fazla masrafa değip değmeyeceğini düşündürecek kadar yüksektir. İktisat meselesi aynıle diğer şıkta da, yani sürati makinelerin kudretini arttırmak suretile çoğaltmak şeklinde de düşünülmelidir. Böyle bir gemide  $\frac{1}{2}$  mil sürati arttırmak için, makinelerin kudretinin takriben 3000 beygir artması, dolayısıyla makine sıklığının mütenasiben artması lazımgelir. Bu şekilde sürati arttırmağa çalışmak, insanın gölgesini kovalamasına benzer. Bununla beraber, kudreti arttırmakla sürati fazlalaştırmak aynı zamanda tamyolla seyir esnasında fazla mayımlanarak sarfına mucip olacağı için, idame masrafını da fazlalaştırır. Yalnız sıklıktan yapılacak tasarruf ise sadece ilk maliyet fiatına tesir eder. Alüminyum halitalarının paslanması meselesi, ilk piyasaya çıktığı zamana nazaran, hemen hemen halledilmiş gibidir. Şüphesizdir ki bu malzemenin fiatının azaltılması birlikte, malzemenin daha uzun tullerde imâli, gemi mühendislerinde sıklıktan tasarruf hususunda bu mabdan istifade etmek lavesini daha çok uyandıracaktır.

### Motorlu mührip

Muayyen sınıf gemilerin tonajının tahdüt edilmesi, mühendisleri eldeki sıklıktan azami istifade imkânlarını araştırmaya sevk etmiştir. Bu gayret almanların savaştan sonraki deröz inşaatında belki en açık olarak görülür. Alman cep savaş gemilerinde ve hafif kruvazörlerinde, dizel makinesinin kullanılması ve bununla birliktelikte diğer bir çok gruplardan sıklık kazanılması şayanı dikkat bir misal teşkil eder. Bunun için burada mevzu bahis edilen mührip projeleri arasında, aynı eb'atta fakat



dişli tertibatlı dizel motorlarla teğviz edilmiş bir projeyi de gözden geçirmek faydasız değildir.

Şekil - 7'deki D projesinin makine tesisatı şimdiye kadar negredilen malûmat, yukarıdaki gemilerin makinelerini yapan M. A. N. fabrikası tarafından verilen adetlerle zenginleştirilerek hesap ve tertip edilmiştir. 8 adet II silindirli, iki stroklu, çift darbeli dizel makineleri düşünülmüştür; bu makineler dakikada 570 adedi devirle 33500 şaft beygir kuvveti istihsal kabiliyetindedirler ve Vulkan hidrolik kapılarla iki şaftı dakikada 350 adedi devirle döndürürler ve şaftta 32000 beygirlik bir kuvvet verirler. Dört yardımcı makine (ana makinelerin aynı abatta 6 silindirli), ana makineler ve kendilerine ait bütün yardımcıları, süpürme hava tulumbalarını, kompresörleri, yağlama yağı ve piston tefrit yağı tulumbalarını, sintine ve yağın tulumbalarını ve kendi yardımcıların hareket ettirir. Bu makineler 3 saat kadar, devamlı çalışmak şartıyla 39000 beygir veya 37000 şaft beygir kuvveti istihsal edebilir ve her türlü teferruatla birlikte tahmini ağırlığı 600 ton kadardır.

Bu projenin ana hatları cetvel-3'te çizilmiştir. Bunu muhtat olan üç kazanlı türbin dizaynla mukayese edersek aşağıdaki noktalar göze çarpar:

1 — Motor tesisatı için icap eden makine dairesi 15 kadem daha uzundur. Bunun için A, B ve C projelerine nazaran iskan sahaları daralmıştır. Buna rağmen bir çok mevcut mühiriplerdeki sahaya müsavi yer temin edilmiştir.

2 — Hafif maimahreç ve overload kudretle azami sürat 2 mil kadar azdır.

3 — Lüzumu olan mayınahruk miktarının azlığından dolayı, normal kudretle hafif ve yüklü maimahreç şeraiti heyminde sürat farkı, türbinli dizaynlerde 3 mil olmasına mukabil, bunda 1½ mil'dir. Bundan dolayı mayınahrukun sarf esnasındaki vasatı sürat azlığı, C projesine nazaran, ancak 1 mil'dir.

4 — Son süratla aynı seyir sahası için icap eden mecmu mayınahruk miktarı, türbinli dizaynlerdekinin yarısı kadar ve alçak süratlerde seyir sahası daha büyüktür. Sarfıyatın azlığı dolayısıyla (yardımcıları da ihtiva etmek üzere son süratte baher

şaft beygir kuvvetine 0.44 libre) idame masraflarının azalması, maliyet fiyatının yükseliğine karşılık tutulmak icap eder.

Uzun şaft laynlarındaki kritik ihtızazları teskin etmek için yapılan tetkikat son zamanlarda iyi sonuçlar vermiştir. Bu yönü gelişmiş ihtızaz teskin edici tertibatla kaç silindirli olursa olsun herhangi bir tesisat için bütün ahval altında muntazam çalışma şeraitini garanti etmek kabildir. Bundan başka şimdiye kadar şayana itiraz görülen, eksen ve süpürme lava emicisi gürültülerini ve makinenin kendi gürültüsünü, itimat edilir bir şekilde, azaltmak çareleri de bulunmuştur.

### Makine tipi ve mayınahruk tevziinin kuvve-i tahammülüze üzerine tesiri

Makine tesisatını veya mayınahruk miktarının geminin ortasında toplanması (veya D projesinde olduğu gibi mayınahruk miktarının azalması) bu sınıf gemilerde tulâni kuvve-i tahammülüze üzerinde mübîn tesir yapar. Yağ yakan modern türbinli mühiriplerde en fazla eğilme vezniyeti, sarkma (hogging) esnasında ve ana mayınahruk sarmıçları dolu, ortadaki yedek sarmıçlara boş olduğu zaman (hasıl olur. Bu eğilme vezniyetini, A projesinde olduğu gibi makine dairesinin ucunluğu azaltılabildiği zaman azalsa da, buna mukabil çökme (sagging) esnasındaki eğilme vezniyeti biraz çoğalır. D projesindeki mukabele şiddetleri de bu şekildedir. Her ne kadar tam mayınahruk bulunduğu ve sarmıçların boş olduğu bütün yük şeraitindeki mukabelelerde daha ziyade eşitlik temin edilmişse de, yine bu dizaynda çökme (sagging) eğilme vezniyetleri nisbeten daha önemlidir. Bu durum tesir itibarıyla eski kömür yakan mühiriplerin şeraitine dönüş gibidir ve bunun için değişen şartlara göre, takviye malzemesinin yeniden tevziini, güverte saçları ahadına ve güverte gerderlerine hususi bir itina gösterilmesini icap ettirir.

### Elektrik kaynağı ve tulâni posta sistemi

Açıktan iktisat mevzu bahis olunca, elektrik kaynağı ve tulâni posta sistemini zikretmeden geçilemez. 1912-13 senesi

programında inşa edilen Ardent muhribi müstesna olmak üzere bütün İngiliz muhripleri arzani posta sistemi üzerine inşa edilmişlerdi. Bu gemide münferit olarak tatbik edilen tuluhi posta sistemini, aynı zamanda inşa edilmiş gemilerdeki arzani posta sistemiyle mukayese eden üç bir malûmat tesvirdilmiştir. Maamafih 1912 denberi çok fazla terakki adımları atılmıştır. Muhriplerin nihayeti her ne kadar arzani olarak münferit bölmelere ayrılmışlarsa da, makine dairelerinde, baş kasarısında vesair güvertelerde tuluhi posta sistemi kullanmakla ağırlıktan öpçün iktisat edilebilir. Bunun gibi yakın zamanda mutlak gelişme yolile elektrik kaynağının umumî olarak kabulünden sonra muhrip tiplerinde teknenin çelik kısımlarında ağırlıktan %10 kadar kısıllacağını ümit edebiliriz.

Alman mühendislerinin, muhriplerin maimahreçlerini 800 metrik tonla tahdit edilmesi karşısında, bu iki vasıta da el uzatmalarını hiç bir zaman hayretle karşılamamalıdır. Alman dizaynları bu cüretkârlıkları, maimahreçteki tahdidata rağmen, aşağıda carvel 4 teki mukayeseden de görüleceği gibi, nisbeten iyi silah taşıyan ve oldukça süratli tekneler meydana getirebilmişlerdir.

CETVEL IV

Eb'at	Beygir kuvveti S. H. P.	Sûret	Top	Torpile	Standart maimahreç
Birinci sınıf alman 28' x 304'	23000	34	3-4, 1"	8-19, 7" luk	800 metrik ton
8. sınıf İngiliz 28' 8" x 287'	29000	34	3-4"	8-21" luk	904 . .

Böyle bir mukayese yaparken şunu da hatırdan çıkarmalıdır ki, her zaman için alınan muhripleri, İngiliz muhripleri gibi her denizde çalışmak üzere ve aynı derecede kurt yapala dizayn edilmemişler.

Bu makalenin şimalişarki sahili makine ve inşaiye mühendisleri sosyete ( North East Coast intution of Marine Engineers and Naval Architects ) toplanmasında okunmasından otura bu mevzu üzerinde yapılan münakaşalardan bir kaç önemlilerini de ayrıca dercetmeyi faydalı gördüm.

J. L. Scott - Bu makale çok fazla düşünmeyi icap ettiren ve son senelerde gerek yurdumuzda ve gerekse yabancı mem-

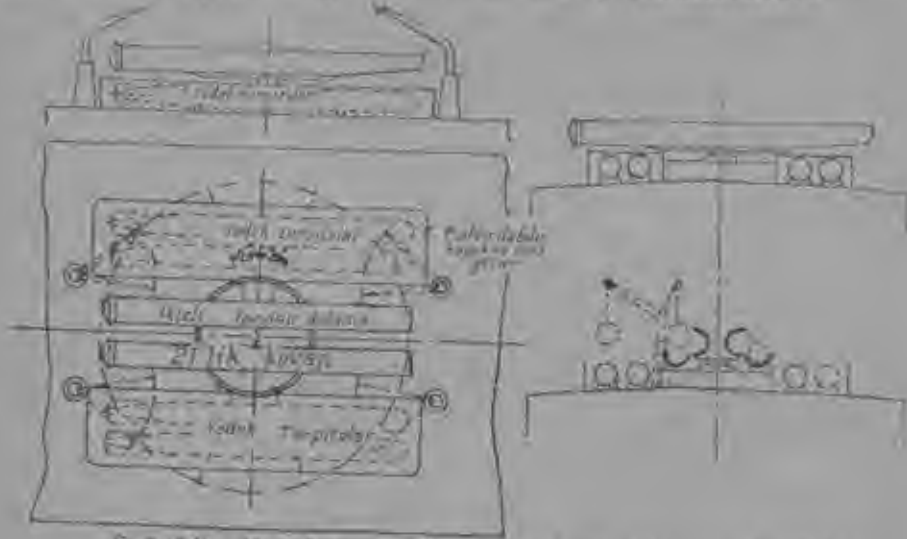
lekelerde çoğalan bir alaka ile takip edilen bir mevzu temas etmektedir. Muhripler bu güne kadar geçirmiş oldukları terakki devresinden sonra, o kadar değişik ödevler yüklenmektedirler ki, evvelce bunların inşasından murat edilen esas maksat, bu değişik ödevler tarafından örtülmekle ve buna da ancak diğer özel metalip kadar dikkat atfedilmektedir.

Bir geminin dizaynını veya herhangi hususi bir tipin gelişmesini münakaşa etmazarden evvel, geminin hangi maksat veya maksatlar için inşa edilmek istendiğini, esas ve tali metalibi ve yahut her talabın ideal bir şekilde sürati taksimini kat'i olarak bilmek icap eder. Yazan tarafından muhriplerin ödevleri (a) ve (b) paragraflarında ayrılmıştır; buradaki mülâhazalarımın daha ziyade birinci sınıfa ait olduğunu ve muhribin savaş zamanında aldığı ödev ne olursa olsun, hâkim karakteristiğinin yüksek sürat olduğu hakkındaki fikre iştirak ettiğimi beyan ederim.



Şekil - 7

Torpitobot muhribini başlangıçtaki ödevi torpitobotları tahrip veya harp edemeyecek hale sokmaktır. Torpitobotlar, adından da anlaşılacağı gibi, küçük, yüksek süratli, az saha seyirli ve yalnız torpito taşımak ve atmak üzere dizayn edilmiş ve tali silâh olmak üzere taarruz kabiliyeti pek az küçük çapta top taşıyan teknelerdir. Torpitoların hücum usulü, düşmana yavaş yavaş ve tercihen karanlıkta yaklaşılarak, birdenbire torpitolarını atıp kaçmaktır. Buna nazaran ilk aranılacak nokta sürattir; ikinci derecede düşmana karşı mümkün olduğu kadar az hedef göstermektir; üçüncü derecede kolay manevra kabiliyeti, mümkün olduğu kadar az duman ve gaz çıkarmak ve hiç alev göstermemek gelir. Muhrip te, torpitobotun bütün ödevlerini yapabildikten maada, ayrıca torpitobotları da tahrip edebilecektir.



Şekil 8 - Yedek torpitoların istif ve doldurma tertibatı

Torpitobotun yerine muhriplerin geçmesiyle, büyüklüğün artması dolayısıyla denizcilik kıfayetinün yükseldiği ve silâhların çoğaldığı malûm bir şeydir, yeniden burada münakaşa edilmesine lüzum yoktur. Fakat ben burada yazının gözünden kaçan ve bilhassa mevzuumuzu teşkil eden tipte önemli olan bir hususa dikkatinizi celp edeceğim. Bütün savaş gemileri her düşman taarruzuna karşı bir hedef teşkil eder. Bu taarruz ister su üstü gemilerinden, ister denizaltı gemilerinden, mayından

veya hava kuvvetlerinden olsun, herhangi bir taarruza karşı mümkün olduğu kadar az hedef göstermek meselesi dizaynın başlangıcında önemle göz önünde tutulacak bir temel noktadır. Bütün mukayeselerde pek canlı olan bir nokta unutulmaktadır ki o da muhriplerin süratının aynı zamanda inşa edilmiş büyük gemilerin süratindeki çoğalmaya nisbetle pek az artmış olduğudur. Bugünkü muhriplerin gösterdikleri hedef, evvelki muhriplere nazaran çok büyük olduğundan, düşman taarruzlarının (marmilerin) muvaffakiyet ve isabet ihtimali bugünkü muhripler için daha çoktur.

Yukardaki düşünceler, burada ele aldığımız tip için, yani (a) paragraf ile tarif edilen ve daima ateşin en kesif bulunduğu ön saflarda çalışacak gemilerde, çok önemli ve hayattır. Cetvel I de görülen büyüklük ve süratın artmasıyla torpito silâhında ve kısmen de top silâhındaki çoğalış, mukabil yenden zararlı artışları ve bunun sonunda gayri mütenasip surette büyüyen hedefin mahzurunun izale edecek kadar büyük değildir.

Her ne kadar başka yoldan olmakla beraber, benim de küçük gemilerin lüzumunu hakkındaki kanaatim, yazının şekil - I ve cetvel - II de gözden geçirdiği gibi, her ödevi yapabilecek orta bir tip yerine, iki tip muhrip kabulü lâzımgeldiği iddiasını takviye etmektedir. Makaledeki, büyük savaş esnasındaki ana deniz hareketlerine iştirak eden 276 kademlik muhripler hakkındaki mütalea ve bunların bütün deniz savaşlarında ve İskajerak savaşında torpito mevcutlarının pek çabuk sarfetmiş olduklarının tesbit edildiği kaydı, hususi alâkayı celp eden ve ehemmiyetsiz telâkki edilemeyecek bir noktadır. Bunun için torpito adedini fazlalaştırmak ve meydana çıkacak tekneleri filonun büyük vahidi harplerinin hareketi yaptıkları havalara dayanacak denizcilikte inşa etmek şartı ile, orta büyüklükteki teknelere dönmek en makul harekettir.

Bu noktaları gözönünde tutmak ve sürat ve denizcilik kabiliyetlerini temin etmek şartı ile, en küçük hadisle ve en az hangi maimshreçle kıfayetti bir tekne meydana getirilebileceğini tetkik edecek bir dizayn çok faydalı olur. Yukarda zikredilen küçük tiplerin hizmetleri esnasında gayat kullanışlı olduklarını



göstermeleri kolayısıyla, bunlardan örnek alarak münasip bir maimahreç seçilebilir.

Şimdi, yazanın orta büyüklükteki gemilerde mümkün görülen gelişmeler hakkındaki mütalealarına geçecek olursak, torpitoların tarzı tertibindeki ıslahat yepyeni ve bazı yönlerden de göz alıcı bir terakkidir. Yazanın bu tarzı tertibe karşı süel noktai nazarından yapılabilecek itirazlara karşı koyan mütaleasını haklı ve bu tertibi faydalı görüyorsa da, bazı noktaların daha ziyade incelenmesi lazım geldiği fikrindeyim. Güverte üzerinde 28 kadem uzunluğunda, 18 kadem genişliğinde ve 7.5 kadem yüksekliğinde bir bina, hedefi büyültmekle beraber, mürettebatın hareketini ıskâl edecek, binanın ve kovanların yakınındekilerin rüyatına mâni olacak ve yüksek süratlerde hava mukavemetini oldukça arttıracaktır. Hava mukavemetini azaltmak üzere, binanın baş nihayeti ve yanları (torpito alıp verme tertibatına engel olmadan) daraltılır veya yuvarlanabilir. Hava mukavemeti yönünden, A ve C de gösterildiği gibi, kıçgüverte binasının temadisını teşkil eden şekil, B ve D de olduğu gibi, tasir edilmiş ayrı bir binaya nazaran daha müreccaktır. Hava mukavemetine, yazanın bacaları akıntı hatlarına uydurması ve köprüüstü tertibatında mutat olmıyan fakat belki kifayettli, bir şekil kabul etmesinden dolayı temas ettim.

Teklif edilen torpito tertibatına bir zarar vermeden, torpitolar için güvertede yapılan binanın yüksekliğinin mübim miktarda azaltılabileceği kanaatindeyim. Binanın yanları torpitoları almaya yetecek yükseklikte ve üstü de dizayndeki rüşvet güverte tarzı yerine hafif kapak levhalarından ibaret olabilir. Bu tertip ile yazan tarafından ileri sürülen bütün faydalar yine elde edilir; çalışma mahalli ise - muvakkat işler için lazım olacağından - icabı takdirinde nisbeten ağır menteşeli kapaklar veya hut katranlanmış tente ve vardasiler kullanmak suretile temin edilebilir. Şekil - 8 yandan doldurulabilen kovanlar için, başka tarzda bir torpito istif ve doldurma tertibatını göstermektedir. Bu suretle iki adet ikizli torpito kovanında 4 ve savaş zamanında yedeklerle beraber azami 12 torpito taşınabilir. 8 yedek torpito dirisa sahasının altında ve kovanlar istikametinde olmak

üzere, üstü ve nihayetleri müteharrik hafif çelik sandıklar dahilinde istif edilmiştir. Torpitolar kovanlara şekilde gösterildiği gibi torpito mataforaları vasıtasile doldurulur ve kovanlar mutat olduğu şekilde çalıştırılır. Bu tertibat, güvertedeki torpito ambarını bütün mazarratlarla beraber ortadan kaldırır ve en az 12 torpitonun taşınabilmesini mümkün kılar. Bundan başka 28 kademlik bir güverte sahası serbest kalacak, üstteki ağırhklardan kazanılacak ve mahiyet ve idame masrafları azalacaktır.

Makalede daha birçok nazarı dikkati celp eden yenilikler ve fikirler vardır. Burada mevzuubahs ettiğim nokta hance en ziyade göze çarpan ve önemlisi olduğu için yalnız buna temas etmekle iktifa ettim.

Captain B. Acworth R. N. - makine ve inşaiye mühendisliğile yakından alakadar olmak ve uzun bir zaman muhrir ve denizaltı gemilerinde tecrübe sahibi olmak sıfatıyla, bu akşamki seçkin toplantıya hitap ediyorum.

Mr. Champness'in söylediği ve benim de denize ait kitaplarımda tesadüf edeceğimiz gibi, deniz inşaatı strateji (sevkul-cayş) tatabikadır. Deniz stratejisi herkesin kabul edeceği gibi deniz adamlarının elindedir ve bugün yine, geçmişte de olduğu gibi, bu strateji düşüncelerini tatbik hususunda İngiliz inşaiye ve makine mühendisleri bütün acuna rahber olmaktadır. Makale hakkında yapacağım tenkidler, ödevlerini mükemmelen başarmış olan mühendislere değil, bu ödevleri mühendislere verenlere aittir.

Bir çoklarımızın malûmu olacağı gibi, ben hafif silahlı yüksek süratli muhriplerin bugünkü yarış teknesi şeklinin ipka ve idamesine taraftar değilim. Mühendisler itiraf ederler ki, muayyen kritik bir noktadan sonra, yüksek sürat israf derecesinde kudret ve dolayısıyla para sarfını icap ettirir. Hakikaten muhrir gibi küçük bir teknede; süratte ehemmiyetsiz bir fazlalık temini için icap eden fazla kudret azımadır. Bugün herkeste, birkaç millik fazla süratin, top silâhının arttırılmasından daha çok harp kifayetini yükselteceği düşüncesi lâkım bulunmaktadır. Fakat gemiler daha bugün de kazanlarla değil topraklarla harbetmektedir. Ateş sahasına girer girmez, bu

birkaç millik sürat fazlalığı, o da varsa, pek az bir harp kıymetini haizdir. Gerçekte, ateş sahasına hafif silâh ve top ateşine karşı muhafazasız teknelerin girmesi KORONEL de olduğu gibi bir felâkete sürüklüyebilir.

Bugün denizdeki sürat düşüklüğünün mahzurlarını derinden derine izah ederek vaktinizi almak istemem. Onun yerine bir an için muhriplerin ödevlerine işaret edeceğim:

- a ) Ana filo ile hareket yaparken.
- b ) Denizaltı avcılığında kullanılırken.
- c ) Refakat hizmetinde.

a ) Muharip kelimesi artık yerinde bir tabir değildir, çünkü bu asri tekneler ancak birer torpitobottur. 20 seneden fazla bir zaman için denizaltı gemilerinde ve muhriplerde torpitoya silâh olarak kullandım; buradaki tecrübelerime istinaden torpitonun silâhı olarak zayıflığının söyliyebileceğim bir mevkiyeyim. Benim fikrimce, muhripler bunların icap ettirdiği ödevlere edilmeli - yani kendileri torpitobot olmaktan ziyade, torpitobot muhripi olmalıdır. Bir muhassalayıcı elde etmek için, birçok denizci melâsfilin de iştirakile, daha ağır top taşıyan 2000 tonluk tekneler yapılmasını ve torpito silâhının tamamen bırakılmasını ortaya attım. Londra muahedesi'nin 8 inci maddesiyle bu tipte gemileri istediğimiz adette inşa etmek hakkına malikiz.

b ) 20 sene denizaltı gemilerinde ve savaştan sonra iki sene denizaltı avcısı muhrip filotillâları komutanlığundaki tecrübelerimle söyliyebilirim ki, yüksek sürat denizaltı avcılığına yardım itibarıyla, ancak bir mahzurdur. Bugünkü yeni gürültü düleme cihazları, savaşta kullanılanlara nazaran çok terakki etmiştir, fakat ancak alçak süratlerde müessindir.

c ) Mr. Champoess in pek doğru olarak söylediği gibi, refakat ödevleri için, eğer refakat gemisi himaye ettiği tecim gemilerini koruyacak ve süratinden istifade ederek bırakıp kaçmayacaksa, yüksek sürat lüzumlu değildir. Büyük savaş esnasında, İskandinavya refakat kafilelerinde, yüksek süratli ve zayıf silâhlı torpito tekneleri kullanılması yüzünden, maruz kalınan felâketleri burada tekrar etmeye lüzum görmem.

Hulâsa olarak, benim kanaatime göre, neşretmiş olduğum iki deniz kitabında [1] muhassal olarak tetkik edilen sebeplerden dolayı, muhrip dizaynının tetkik ve strateji esasları üzerinde yeniden tetkik ve tamiki icap etmektedir.

Sözime nihayet vermeden evvel, isminin pek sıkı olarak birleştirildiği mahrukat meselesine temas etmek isterim. Admiral Sir Reginald Hall ve meşhur gemi armadolarından Sir John Latta'nın, politikacıların, Amerikanın tahriki üzerine, Vashington ve Londra muahedelerinde İngiliz gemileri için sabit tonaj tahdidatını kabul ettikleri sırada beyanlarının salim bulunmadığı hakkındaki fikirlerine tamamiyle iştirak ederim. Bu haylar Büyük Britanya ve dominyonlarının, içersinde bir damla yağ bulunmayan ve kömür istihsal eden memleketler olduğunu opumuşlar mıdır? Bu siyasal falâh hata delâlisidir ki, bugün bahriye, birkaç yabancı ulus İngiliz filosunun muhasara vesair hususlarda kullanılmasına mütezil bulundukları takdirde, hiçbir geminin pervanesini döndürememek gibi tehlikeli bir vaziyete girmiştir. Hakikaten, « Everyman » mecmuasında da yazmış olduğum gibi, bahriye yalnız mayınahruk kullanırdı müddetçe, bugünkü İngiliz dış siyasasının yağ ihtiyaclarımıza göre tanzim edilmesi lâzımdır. Bu tahdidat ortadan kaldırılarak Büyük Britanyanın yağ değil kömür istihsal eden bir memleket olduğu kabul edilecek olursa, mühendislerimizin yine aynı kudrette elimizde mevcut kömürü kifayyetli bir surette kullanarak ve icap ettiği takdirde bir iki mil fazla sürat için yağ da yakabilen tekneler vücade getirebileceklerinden hiç şüpheli edilebilir mi? Ayrıca hen, doğru veya yanlış, bu fazla bir iki milin, eğer o da varsa, pek az bir kıymeti olduğuna kanım.

Muhtemel muhasımlarımız tarafından bize kabul ettirilmiş olan, mahrukat olarak yalnız yağ olarak kullanılması mecburiyeti, mühendisleri doğru yoldan ayırmıştır. Yüksek süratin kömürle de kabili istihsal olduğunu hatırlatmayı lüzumsuz görürüm. Mauretnaia'nın yağa tahvil edilmezden evvelki muvaffakiyetlerini hepimiz biliyoruz. Ayrıca sizleri, büyük savaşa

[1] The Navies of To-day and To-morrow, The Navy and The Next War.

muhrip filotillalarına komuta eden amiral Wilmot Nicholson'un birçok defa, alman muhriplerini kömür yakmalarına rağmen daha fazla süratli oldukları için yakalayamadığını dinlemek ulûkadar eder zannederim. Yağın adamdan ve kudretten ikusat vesaire gibi faydalarını tabiatile kabul ediyorum. Fakat yüksek süratin kömürle istihsal edilemeyeceğini iddia etmek hakikate uymaz. Bizim kara ve hava kuvvetlerimizin tamamen, tecim filomuzun en az üçte birinin ve birçok nakil vasıtalarıyla sanayimizin denizden nakledilen mühim miktarda yağ bulunmadıkça çalışamayacağını düşünürsek, umit ederim ki mühendisler, hiç olmazsa donanmanın her türlü ahval ve şerait altında hareket edebilmesi lâzımgeldiği hakkındaki fikrini kabul edeceklerdir. 5 mil süratinde kömür yakan ve kömürlükleri dolu olan bir gemi, 35 mil süratinde yağ yakan ve sarnıçları boş bir gemiye nazaran namütenahi nisbette süratlidir. Harp kıfayetinin birinci şartının geminin hareket edebilmesi olduğuna pek az kimse itiraz eder zannımdayım.

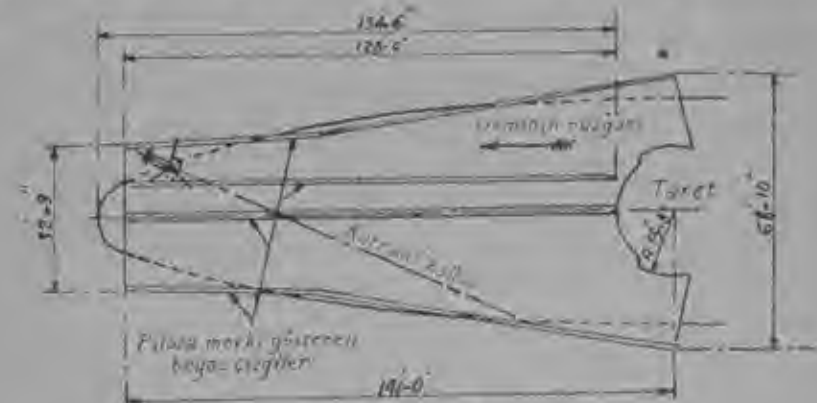
Geçen son dört sene zarfında, deniz mahrukat mücadelesi sahasında kömür yine kazanmaya başlamıştır. Bunun için buradaki mühendislerden, geleceğin vahidi harplerinde, sabit tonaj tahdidatının kaldırılması ve bu suretle bize fennien diğerlerine üstün olmakla beraber, aynı zamanda serbest ve müstakil bir bahriye temini için bütün ufluzlarını kullandıklarını dilerim.

Sözümü bitirmeden evvel tekrar bir noktaya daha temas edeceğim :

Müteveffa Sir John Biles ölmeden evvel savaştan sonraki gemicilik siyasasını makine sanayii üzerindeki muzır tesirlere işaret etmişti. Denizde kuvvei muharrike olmak üzere, kömürle istihsal edilen buharın yerine, umumiyetle mayimahruk veya dizel makineleri kullanılmaktadır. A. C. Hardy her ne kadar denizcilikte maruf bir şahsiyet değilse de, yağ sanayiinde tanınmış yüksek bir adamdır. Bu zat yeni neşrettiği « Oil ships and Sea Transport » nam kitabında diyor ki : « Bugünün deniz kuvvei sevkıye tesisatının arsiulusal bir mahiyet alması, deniz makineleri sanayinin merkezi sıkletinin değişmesine

sebebi olan müessirlerden biridir. Bu sanayinin merkezi sıkleti evvelce Tyne ve Glyde havzaları yakınındaki bir noktadan Avrupa kıtasında, Kopenhag, Augsburg ve Wintherthur şehirleri arasında bir noktaya geçmiştir ».

Cunard şirketinin çizmiş olduğu programa göre inşa edilen iki yeni transatlantik senede takriben 620,000 ton mayimahruk sarfedeceklerdir. Bu miktar bahriyenin senelik mayimahruk ihtihkakına pek yakındır. Bugün büyük miktarda hükümet yardımına muhtaç bulunan birçok şilepcilerin iflâsının sebebi kısmen kömür ihracatının azlığıdır. İngilterenin kömür ve tekne ve makine inşaat sanayii havzaları « metruk arazi » diye tanınmakta ve buraların bedbaht sakinlerine de hükümeti kraliye tarafından pancar ve ananas yetiştirmeye çalışmaları tavsiye edilmektedir. İngilterenin başlıca denizci ulus olarak kudretli mevkii, emsalsiz kömür hazineleri üzerine kurulmuştur.



Şekil 9 - İtalyan Fiume körfezinde Otojiro için hususî platform

Hükümet ve sül ve tecimel deniz siyasasından mes'ul bulunanlar büyük Britanya ve dominyonlarının kömür istihsal eden memleketler olduğunu bir kere daha hatırladıkları takdirde, ancak İngiltereyi daima mes'ut ve serbest görmeyi ümit edebiliriz. A. C. Brie (Cierva Autogiro Co.) Otojiro deniz işleri için birçok yeni imkânlar temin etmektedir. Bunun en hususî karakteristiği gemileri kendi başlarına ve müstakil birer uçak gemisi haline getirmesidir. Memlekettan dışarda bulundugun



sırada yeni bir italyan kruvazörüne konulmakta olan bir otojiro plâtförmünü görmek fırsatına nail oldum. Benim şahsi kanaatim, kıtadaki uçak plâtförmünün daha tercihe şayan olduğu merkezindedir. Çünkü bilhassa yüksek süratlerde başta pek fazla dalga ve serpinti bulunacaktır.

İtalyan Finme kruvazörünün koç tarafına tertip edilmiş olan (şekil - 9) küçük bir plâtförmün birbirini müteskip 6 defa kalktım ve indim. Bu tecrübe sivil hizmetlere göre yetiştirilmiş bir pilot ve yalnız sivil tayyarecilik için düşünülmüş standart tipte bir otojiro ile yapıldığı gibi, geminin güvertesinde de hiç bir gına hususi tertibat kullanılmamıştır. Tecrübeler İtalya hükümetinin koymuş olduğu aşağıda bildirilen şartlar altında yapılmıştır:

- 1 — Gemi dururken bir kalkış ve iniş.
- 2 — Gemi seyir halinde ve 12, 18 ve 24 mil süratinde bir muhassala rüzgâra karşı üç kere kalkış ve iniş.
- 3 — Gemi hareketle ve 15 ve 20 mil muhassala rüzgâr süratine karşı, bir yolu ile iniş ve bütün hamuleye müte-nazir safra ile dolu olarak bir kalkış.

Bu suretle gerçek hallerde vaki olabilecek her şekil tecrübe edilmiştir. Mr. Champness her ne kadar baş tarafı tercih ediyorsa da, Finme kruvazöründe koç taraf kullanılmıştır. Fakat belki her ikimiz de yanlıyoruz; bu an için bir patent tertibatın tatbiki mevzu bahis olduğundan daha fazla izahat veremiyecek isem de ileride saygıdeğer krühnuzu daha ziyade aydınla-tabileceğimi ümit ederim.

Çeviren : Burhanettin Ali

## Dinleme kerterizi cihazlarının seyrisefain bakımından kullanış imkânları

**K**ara üzerindeki passiv müdafaa bakımından, bilhassa son seneler zarfında istikamet dinleyici cihazlar pek mühim inkişaflara uğramışlardır. Uçuş halinde bulunan uçakları geceleyin veyahut sis esnasında henüz uzak bir mesafede bulundukları zamanda bulabilmek için uçağın motor gürültüleri dinleme kerterizi cihazile dinlenip, yön ve irtifa zaviyeleri kat'iyetle ölçülerek bundan uçuş istikameti ve uçuş irtifarı elde edilir. Böylece gözle görmeğe lüzum hâsıl olmaksızın ıyıldıkları ve uçak dafia toprakları, uçağın üzerine tevcih imkânı elde edilir. Uçağın kâfi derecede yaklaşması takdirinde dahi derhâl tedvir edilmesi ve ateş altına alınması mümkün olur.

Bu cins aletlerin, gemilerde seyrisefain bakımından uğranılan müşkülleri hal ve aynı zamanda askeri maksatları istihsal etmek için kullanılmaları pek yakın bir atıde mümkün olacaktır.

Bu aletin kullanma imkânları :

- I — Seyrisefain bakımından (yardımcı alet olarak) seri yolcu gemilerinde, tren taşıyan gemilerde, büyük savaş gemilerinde sisli ve görüş imkânı olmayan havalarda :
  - a) Sisli havalarda rotalarının birbirini kat'edip etmediğini tesbit etmek suretile iki geminin kaçınma manevralarının yapılmasında. (Açık ve görüşü tam olan havalarda kaçınma manevrasının yapılıp yapılmıyacağına tesbiti için kerteriz pusulası veyahut seyir kerteriz aleti kullanılır.)
  - b) Siste, kar tipilerinde veyahut şiddetli yağmur sağanaklarında, sis işaret cihazları ile teçhiz edilmeleri lazım -

gelen arazi üzerindeki fenerlere yakın seyredildiği takdirde, bundan başka seda şamandıralar civarında yapılan seyirlerde.

c) Şimali Atlantik denizinde seyir yapılırken aksi seda yardımıyla buz dağlarının bulunması ve tesbitinde.

II - Büyük savaş gemilerinde yukarıda yazılanlara ilâveten müdafaa maksadile:

a) Hücum eden uçakların, bilhassa bombacı ve torpido uçaklarının tesbitinde.

b) Hücum motorbotları ve telsizle uzaktan kullanılan botların demirli veya but seyir halinde bulunan gemilere karşı yapacakları hücumların tesbitinde. ( Bu cins botlar, mümkün olduğu takdirde gürültü yapmaksızın ve az yolla hücum etmeğe ve torpidolarını attıktan sonra da mümkün olan en son yollarını kullanarak kaçmağa çalışırlar. Bu sebepten motor gürültüleri sayet bu botlar ilâveten elektrik motorlarla teçhiz edilmişlerse, pek hafif dinlenir. Bazan da italyanların Mas botları gibi hiç duyulmaz.)

c) Akümülatörlerini doldururken gecelevin deniz üzerine çıkmış bulunan veya but deniz üstünde seyreden denizaltı gemilerinin tesbitinde.

d) Keşif maksatları ile veya but beklemek mevkii almak için düşman sahillerine gönderilecek denizaltı gemilerine vazedildikleri takdirde: Kendilerine yaklaşacak olan avcı botlarının vaktinde hissedilmesi ve bunlardan korunmak maksadile dâimabilmesi için.

Bu maksatla yapılmış olan muhtelif tip cihazlar arasında bilhassa gemilerde ve fenerlerde kullanılmak üzere Goerz fabrikasının istikamet dinleyici cihazı maksada en elverişlidir.

Fazla fenni tafsilâta girişmeden evvel bu aleti kısaca izah etmek münasip olur. Bu dinleme cihazı Dr. Max Maurer tarafından bulunmuş olup bu sayede seda membalarının sahîb bir şekilde kerterizlerinin alınmasına imkân hâsıl olmuştur. Goerz müessesesi bu cihazı mütavazıver kullanış maksatlarına göre ikmal ederek kanunî patentini üzerine almıştır. Aletin

imalinde istikamet dinleyicinin seda ahizeleri öyle yapılmıştır ki rasu sol taraftan gelen seda dalgalarını ancak sol ve sağ taraftan gelen seda dalgalarını da ancak sağ kulakla dinlemektedir. Eğer seda dalgası ahizelere tam doğru istikametten gelecek olursa, bu takdirde sedanın her iki kulak vasıtasile müseddet olarak dinlenmesi mümkün olur ve rasu istikametini dinlediği sedanın adeta başı üstünden geçtiğini hisseder. Şekil - 1, muhtelif istikametlerden iki kulağa gelen sedanın münahasını göstermektedir. Orta istikametlere doğru seda şiddetinin düşmesi pek keskin olup bu kısmada her iki kulakla işilecek olan seda pek hafif olur. Bu tarzda seda istikametinin kat'i olarak kerterizi yapılabilir.



Şekil - 1

Goerz tarafından yapılmış olan istikamet dinleyici aletin harici görünüşleri şekil - 2 ve şekil - 3 te gösterilmiştir. Gelen seda dalgaları ahize vaziyetinde bulunan seda toplayıcılara gelir. Bu ahizeler kat'i mükâfîr devere anı şekline olup, gelen seda dalgaları mihrakına akseder. Bu, kat'i mükâfîr devere anı-



Şekil - 2

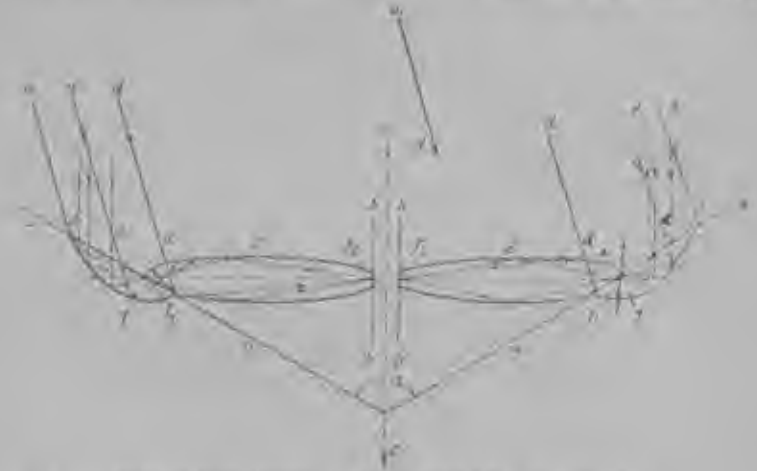
nün mihrakları kulaklık hizmetini görür. Bu suretle tam doğru istikametten gelecek olan seda dalgaları şekil - 1 de görüldüğü üzere birbirine inzınam etmek suretilir ve müseddet olarak her iki kulakta dinlenebilir. Bu aletin diğer faydelerine gelince, bunda : Seda nakledici hortumlar, mikrofon vesaire gibi müteferrik kısımlar yoktur. Rasit, seda, membranı tabii şiddetile, zayıflamadan ve başka bir gürültü karışmadan dinleyeceğinden bu sedanın cisimden sis düdüğü, gemi düdüğü, ocak motoru, motorhol ve büyük gemilerin dizel motorları gürültülerini birbirinden ayırmak hususunda pek yüksek bir imkana sahip olur. İstikamet dinleyici cihazların dinleme menzilleri, kat'i mükafii devrant şeklinde olan ahizelerinin kutru ile değişir. (Bunlar 40, 75 ve 90 s/m olarak yapılır.) 4 No. lu şekilde cihazla ve yalnız kulakla yapılan dinlemelerin mukayesesini görmek mümkündür.

Bu diyagramda uygun olmayan şartlar yani karışık gürültülerin mevcudiyeti nazarı dikkate alınarak I N° lu minihani, uygun olan şartlara göre de III N° lu minihani çizilmiştir. Büyük bir cihazla 20 kilometrelik bir mesafedeki seda membranı dinlenmesine ve istikametinin de  $\frac{1}{2}$  dereceye kadar sahîh olarak kerterizine imkan hâsıl olmuştur.

Seyrisefain maksadile kullanılacak olan cihazlarda, alet ufki olarak dönebilen bir çift ahize ile mücehhezdir. Seyir maksadile kullanılacak aletlerin hava emniyeti için kullanılanlar kadar uzun menzilli olmasına lüzum olmadığından küçük tipleri maksadı temin eder. Aletin küçüklüğü elde edilecek neticenin sıklığını bozmaz. Göz mihverile, kulagın seda membranı duyduğu istikamet arasında bulunan ve ( arama zaviyesi ) denen zaviyenin miktarı kâfi derecede olup her iki tarafa elliger dereceye varmaktadır. Cihaz deniz soyunodan müteessir olmayacak ve hattâ miknatısı pusula yanına konduğu zaman bile miknatısı bir tesir yapmayacak materyaldan yapılmıştır. Keza miknatısı pusulaya bir sakatlık yapmaması için cihaza miknatısı tesirler yapacak hiç bir kısım ilâve edilmemiştir. Bu cihazın kullanılması gayet basit olduğu gibi az bir zamanda mümaresi temini mümkündür. Gemilerde kullanılabilmesi için rüzgâr ve

havaya karşı mukavim ve kolaylıkla kısımlara ayrılabilir bir şekilde yapılmıştır.

İstikamet dinleyici cihazı, sis esnasında kolaylıkla kullanılabilmek için bilhassa iyi ve uygun bir yer koymalıdır. Her hangi bir transatlantikte bu cihazın ya üst komuta köprüsüne veya hâtı seyir kamerasının üstüne konması muvafıktır. Yukarıda bildirildiği veçhile bu cihaz civarında bulunacak olan herhangi bir miknatısı kerteriz pusulasına hiç bir tesir yapmaz.

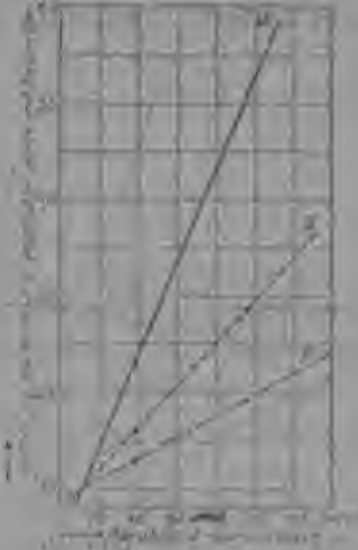


- 1 — Seda ahize kısmı ( Kat'i mükafii devrant )
- 2 — Seda çek kısmı ( Kat'i nakış devrant )
- 3 — Her iki kısma müsterek mihrak noktası
- 4 — Kulaga rastlayan ikinci mihrak noktası
- 5 — Seda dalgalarının geldiği istikamet ( Seda guaları )
- 6 — Namlı seda arama zaviyesi.

Fakat bu cihazın pusulano ön tarafına ve biraz alt kısmına veya hâtı geri tarafına yüksekçe olarak konması lazımdır ki bu suretle her iki alet birbirinin görüş sahalarını kapamazlar. Kaza geminin hava değıştirme tertibatına ait olan büyük vantilatörlerden uzakta bulundurulması ve böylece gürültülerden salın kalması lazımdır. Savaş gemilerinde bu cihazın konması için en müsait yer pruva direği olabilir. Dinleme cihazı komuta borusu ve yahut telefon tertibatı ile komuta köprüsüne irtibatla bulunmalıdır. Ancak bu suretle rasit tarafından kerteriz edilen istikametler geciktiriksizin komuta köprüsüne rapor edilebilir. Cihazın elde edilen neticeleri hava dafia top-



larile işildaklara komutanın otomatik bir şekilde verilmesi gibi elektriki intikal tertibatı ile donatmak ve bu suretle karterizleri devamlı olarak komuta keşiflerinden gırebilmek mümkündür. Basıdı karteriz esnasında kendi dıdık sesimizle rahatsız etmek için 4 : 6 saniyeye inhisar eden kısa zamanlarda cihaz başından stım dıdığının otomatik olarak kapatılması mümkün olmalıdır.



İstikamet dinleyici cihazın ecnebi sis işaretlerini almağa başladığını ve bunların ahiz mevkilerine girdiğini göstermek üzere de otomatik tertibat yapılabilir. Böyle bir ikaz tertibatı bulunduğuna göre alet başında adam bulunmaksızın düz bir istikamete tevcih edilir. Bu vaziyette tevcih edildiği istikametten itibaren her iki tarafa doğru 50 ser ilavcelik ahiz kabiliyetine maliktir. İkaz işaretleri cabur çalınır vasıt ile seda dinleme cihazının başına gider ikaz tertibatını devranda çıkarır ve cihazı bızat idare etmekle seda meandabını karteriz eder. Eğer iki geminin seyir esnasında takip ettikleri rotalar birbirini katedecek surette iseler her bir gemiden diğeri için gıze yapılacak karterizi değıştir. Eğer bu karteriz değışmeyip sabit katarak olursa gemilerin üzerinde seyrettikleri rotalara devam etmeleri takdirinde musadame edecekleri sulastır. Ve derhul kaçırma manevrası yapılır. Açık havalarda karteriz pusulası ile gıze vasıtasile gıde

edilecek olan bu notice sisli bir havada istikamet dinleyici cihazla aynen tatbik edilebilir.

Fakat bunu yapılabilmek için beynelmillet bir şekilde takarrir ettirilmiş sis seda işaretlerine lüzum vardır. Dar geçitlerle kalabalık sularda meselâ Mang denizi ve Elbe, Maas, Themse gibi nehirlerin ağızında seyradan süratli büyük gemilerde seyir istikamet dinleyici cihazlarla cayroskoplu pusula arasında irtibatın bulunması seda istikametinin pusula karterizini tayin etmekte ve bu karterizin tebeddül edip etmediğini kolaylıkla okumak hususunda büyük faaleler temin eder. Bu şekilde yapılacak herhangi bir tertibat çalışma hususunda büyük kolaylıklar doğurur.

Dinleme karteriz cihazlarının bir diğeri kullanış imkânı da zina seyrüsefer yollarının geçtiği deniz kısımlarındaki sahul fenerleriyle deniz fener dubalarına konulmalarıdır. Burada karteriz işi endirekt olarak yani fener veyahut fener dubasından yapılır. Herhangi bir gemi sis esnasında böyle bir fener civarından seyrömek mecburiyetinde kalırsa telsiztelgrafını kullanarak bu fenerden kendisinin dinlenmesini talep eder.

Gemiden verilen sis işaretleri fener bekçileri tarafından karteriz edilerek bu karterizler telsiztelgraf ile gemiye bildirilir. Ve bu karterizlerin yardımı ile de geminin fener veyahut fener dubasına nazaran mevkin tesbit olunur. Bu maksat için üzerinde sahul cibeli hakiki zaviye taksimatı bulunan alelade dinleme cihazları maksadı temin eder. Fener dubasından yapılacak olan karteriz geminin pruva karterizidir.

Dinleme karterizi telsiz karterizine benzer. Fakat telsiz karteriz cihazına lüzum ve ihtiyac yoktur. Çünkü şileplerin ekserisi bu cihazlarla mücebbaz değıldir. Dinleme karterizi telsiz karterizinin yerini hiç bir zaman tamamen dolduramaz.

Fakat küçük gemilerin takvibi olarak mevkilerini bulabilmek için pratik bir yardımcı vasıtaadır. Sahul dinleme istasyonları harış zamanlarında tecim gemilerinin seyrüseferine yardım eder. Savaş esnasında ise düşmanın uçak ve motorbotlarının mevkilerin tesbit edabilmek için derhal kullanılabilen kıymetli bir vasıta olur.

Bunu temin etmek için ise gayet iyi alıştırmış personele ve istasyonlara malik olmak lazımdır. Gözün görmediği kapalı havalarda istikamet dinleyici cihazların istimali, bugün için hemen hemen her bir büyük gemide mevcut olan su altı seda dinleme aletlerine nazaran daha fazladır. Çünkü bu cihaz ufki tarzda diris edilebilir bir vaziyette olup her bir sis dâdığını ve sis kampanasını uzak mesafelerden karteriz edebilir. Halluki denizaltı seda aletleriyle ancak pervane gürültüleri ve denizaltı seda çanlarını karteriz etmek imkânı vardır. Mukabil tesisatın ayarına göre çalıştırılabilmesi dolayısıyla telsofelgraf karteriz cihazlarının vaziyeti buna benzemektedir. Bu sebepten bunların küçük gemilerle yelkenlilerde kullanılması imkânsızdır. Esasen kanun mucibince de bu gibi gemilerde aletâde sis seda işaretleri cihazları kullanılması mecburidir. Bunlar da sırf bu gibi aletlerle teçhiz olunmaktadır.

Goetz müessesinin dinleme karteriz cihazlarının deniz tecim gemilerinde kullanılmaya başlanması kompanyalar için finans bakımından kolaylıklar doğurmıştır. Çünkü bu cis aletlerle teçhiz edilmiş olan gemilerin sigorta primleri azalmıştır. Bu cihazların neveluğu da yukarıda bildirilen kolaylığa zammotan diğer bir faidesidir.

Bu aletin kullanılması hususundaki imkânlar, savaş gemilerinde tecim gemilerine nazaran daha gayri müsaitçedir. Bu sınıf gemilerde, bu cihazlar, seyriselan bakımından bir yardımcı alet olacak ve müdahaz bakımından dahi uçak ve motorbotların keşif ve tesbitinde kullanılır. Fakat tahye edilmesi için mümasip bir yer bulmak oldukça güçtür. Bundan başka herhangi bir savaş parısında ahireyi uzak mesafelerden rahatsız edecek fazla miktarda gürültüler mevcuttur. Buna uçak dafia toplarının atılmasından mütevellâ tarakalar da inzimam eder. Atış esnasında toplara yakın bulunan cihazların istikamet dinleme imkânları hemen hemen hiç yoktur. Eğer ilerde top tarakalarının bu cihaza tesir etmeyecek derecede bağlamak üzere tertibat yapılırsa ancak o zaman motor ve uçak gürültülerinin dinlenmesine imkân hâsıl olacaktır. Savaş gemilerine yaklaşan düşman taarruz vasıtalarının torpido almalarına

imkân hâsıl olmadan daha evvel topçu ateşile püskürtülmesi lazımdır. Bu hususta istikamet dinleyici cihazlardan kıymetli hizmetler beklenir. Torpido atacak motorbotlar veya torpido uçakları, işlâklarımız tarafından yakalandıktan ve dafia ateşi başladıktan sonra bu savaş vasıtalarının müteakip karterizine artık imkân ve lüzumu da kalmaz. Fakat ikinci veyahut üçüncü dalga haliinde beklenilen hücumlar bu yazdığımız kayıtlarla ilaştir. Herhangi bir bomba taarruzunda hücumu yapan uçağın yalnız istikameti bulunur. Uçuş istikamet ve irtifasını tayini için ise, karada olduğu gibi iki veya daha ziyade dinleme cihazına ihtiyaç olduğundan gemilerden bunun yapılmasına imkân yoktur. Bomba hücumu yapan uçaklar yüksek süratle seyreden gemilere karşı iyi isabet imkânları elde edetilmek için kara hedeflerine karşı bomba atıkları irtifalardan daha alçak irtifalarda uçuşa mecburdurlar. Bu irtifa aynı zamanda bulutların vaziyetine de tâlî olduğundan 1500 : 3000 metre arasında değişir. Bu sebeple büyük savaş gemilerine konacak olan dinleme cihazlarının ahizelerini bu yükseklikte uçacak olan bir uçağa karşı devamlı olarak diris etmek imkânları temin edilirse, herhangi bir tek dinleme cihazı bunun yapılabilmesi mümkün olacaktır.

Bu maksatla kullanılacak olan herhangi bir cihazın tabiiyesi için en muvabık yer pruya direğinde bulunan topçu idare mevkii olabilir. Çünkü burası oldukça yüksek bulunduğundan güverte üzerinde olduğu kadar sis ve dumanlardan müteessir olmaz. Ve cihaz mesafe aletile beraber aynı muhafaza altında bulundurulur.

Yazar : Zaferihisar : As. S. R.  
Piyade binbaşı  
A. R. TOZDUMAN

## Genel savaşta ( Falkland ) deniz savaşı

**M**uhit denizlerde doluşan ve dulafl devletlerinin deniz tecimlerini darbalamak isteyen bir tek alman filosu vardı. Komutanları olan amiral ( Von Spee ) dön kazandığı ( Coronel ) zaferinden sonra görülecek yarınki işleri hakkında daha emin vasıtalarla sahip olmuş bulunuyordu. Bu düşünce yalnız müşarileyhün tahayyülânı idi.

İngiliz deniz idare mekanizması, Coronel mağbûlyetine takaddüm eden bir kaç gün zarfında önemli değişiklikler geçirdi. Deniz birinci lortluğuna ( Erkânharbiye Reisliğine ) amiral ( Fisher ) getirildi. Pek yaşlı olmasına rağmen irade ve idare hassalarını malik olan bu çok bilgili zat emrû idareyi müşkül bir ande üzerine aldı. Bu müşkülütün birincisi pek uzaklarda İngiliz tecimini darbelemek isteyen oldukça seri kruvazörlerden mürekkep alman filosunun imhası idi. Fisher; bu düşman için tahsis edilen İngiliz savaş gemilerini hareket odasındaki harita da mevcut ignelerle tersüm edilen eşkâlde görüncü, ana vatanı korunmasına tahsis icap eden kuvvetlerin çok serpilmiş olduğunu nazarı dikkate alarak vaziyeti beğenmedi. Fakat düzeltilmesi lâzım gelen bu vaziyet Fisherden faaliyet bekliyordu. Bunu bilen büyük amiral, alman filonunun Gradock ile çarpışmasını menedemiyerek bir zamanda idare makamına gelmiş idi. İlk yaptığı iş şö oldu. Gradock filosu imha edilince bunun temadi etmemesine çalıştı. Devanport tersanelerinde tamirde bulunan ( Invincible ve Inflexible ) savaş kruvazörlerinin Speeye karşı alâlacele sevkını emretti. Hareket gün ve saatinin geçikmemesi için icabı kadar işcinin gemiler ile beraber alınması tensip olundu. Bu kararı savaş

merlisi verdi ve gemilerin 13 - 11 - 914 Temmuz harekete geçecek veçhile hazır olmalarını bildirdi. Lort Fisher; bu çabânı ortadan kaldırmak için savaş kruvazörlerinin aynı ( 11 ) de mutlaka hareket edecek veçhile ihzarında daha sert davrandı. Vaktile ihmal edilen bu filonun imhası için ana vatan deniz kuvvetlerinden oldukça mühim parçalar tefrik edilmiş bulunuyordu. Süret ve hulassa top kudretile alınan savaş gemilerine çok faik olan bu iki savaş kruvazörü bütün ihtiyacatını tamamladıktan sonra 11 - 11 - 914 perşembe günü ( Scapa Flow ) dan hareket ettiler. Fisher; birinci deniz lortu olunca ilk iş olarak bir de amiral ( Sturdee ) yi Erkânharbiyeden alarak bu filonun başına amiral tayin etti ve kendisine görülecek veçhile hakkında lâzım gelen talimatı da uot ettirdi.

Hiç bir İngiliz basın kaynağı bu gemilerin hareketini yazmadılar. Çok sesizlikle yapılan bu işten almanlar da bir haber alamadılar. Çanakla da tecim gemilerinden müaddel mücesssem birer mümüneleri nöbet bekleyen bu gemileri her kes yine orada biliyor ve görüyordu.

Spee; Coronel savaşını verdikten sonra muhit denizlerinde hem faaliyet göstermek hemde Scapa Flow un şimalinden doluşarak alman vatanına kavuşmak istiyordu. Bunun için Panama kanalından Atlas denizine dalmak veya cənubi Amerikada Horn burnunu doluşıp Brezilya sahilleri takiben Almanya'ya gitmek istiyordu. Yalnız Speeyi bulmak için doluşan bir çok japon gemilerine görünmeden Panama kanalından istifade etmek mümkün değildi. Tali kendisine bu hususta gulse bile Panamadan geçiş Amerikanın bitaflığını belki de ihlâletmiş olurdu. Bu sebepten Horn burnunu doluşmayı daha muvafık gördü ve rotasını o suretle tanzim etti. Speeyi bir dırağa düşürmek için tahsis edilen japon ve İngiliz gemileri o kadar çoktu ki müşarileyhün bu araştırmalardan kurtulması ancak bir harika olabilirdi.

Sturdee : Stanley limanına doğru rotasını tanzim etmiş gidiyordu. Cənubi Amerikanın şimal kenarlarında müessese ( Abrolhos ) da ( Defence ) vesair İngiliz savaş gemilerine rasladı. Bu gemilerde bulunan uzak mesafe telsizini amiral gemisi olan





Sturdee, avını kaçırmamak için bütün gemilerine fayrap atmalarını ve tam yolla almanların üzerlerine atılmalarını emretti. Her iki filo arasında çok açılmış olan mesafe 16,000 yarıdaya kadar düştü.

İlk salvo saat 12,50 de Invincible savaş kruvazöründen Leipzig hafif kruvazörüne atıldı. Bu mermiler 30,5 luk bahrıp danoları idi. Aynı gemiya bu kaç mermi daha gönderildi.

Spee; bu gemiyi kendisinin daha cenuba kaçabilmesi için Sturdeeyi önlemeye ve isgale mecbur etmişti. Fakat ileriyen hasım filosunun çok kuvvetli olduğu pek aşikâr bir hakikat iken Leipzig'in Sturdeeyi işgal etmek üzere geri bırakılması, ancak bir yemlikten başka bir şey olamazdı. Nitekim Leipzig de yem olmamak için filosuna itihak etmek üzere yol verdi. Hava kalktı, rüyet şerati bozuldu, deniz k'pürdü. Bir ay evvel Spee'nin zafer kazandığı bu denizler bu defa birer mezar korkusu veriyordu. Süratının azlığından cenuba kaçıp kurtulmanın imkânının göremeyen alman filosu, ingilizlerle boy ölçüşmek kararını bizzatı verdi.

Scharnhorst ve Gneisenau topçu şampiyonluğu kazanmış birer gemi olduklarından ingilizler bu iki geminin müessir atış menzili olan 14,000 yarıdan daha kısa mesafeye sokulmadan iş görmek istiyorlardı. Her iki tarafın top kudretlerini basit olarak şu suretle mukayese edebiliriz:

1 — İngiliz 12 puslukların en yüksek menzilleri 17,000 yarıda, müessir menzilleri ise 14,000 yarıda idi.

2 — Alman 8,2 puslukların en yüksek menzilleri 16,500; müessir menzilleri ise 14,000 yarıda idi.

Şu mukayeseye göre ingiliz gemileri zırlarının delinmemesi için alman 8,2 pusluklarının müessir menzili olan 14,000 yarıdan yukarıda kalmak mecburiyetinde idiler. Bu sebeple Sturdee uzak mesafeyi 14,000 yarıdan üstünde bulundurmaktaki hem kendi gemilerini düşmanın müessir ve kudretli atışından korumak, hem de uzak mesafeden daha çok mermi sarfetmekle beraber emniyetli bir atış yapmak istiyordu. İngiliz fikri imkâten doğru idi. Nitekim Sturdee bu mesafenin altına gödikçe daima isabetler almıştı.

Saat 1,40 ta savaş başladı. Inflexible muharebe kruvazörü Scharnhorst zırlı kruvazörüne, Invincible savaş kruvazörü de Gneisenau zırlı kruvazörüne ateş açtılar. Spee'nin muktedir topçuları 1,44 te üçüncü salvoda ( Invincible ) 11 buldular. Bu sıralarda mesafe 12,000 yarıdaya münce 6 pusluk alman topları da işe karıştılar. Alman neticeler şu dakikalarda almanların lehine idi.

Bu vaziyeti beğenmeyen Sturdee her iki filo arasındaki mesafeyi tekrar 16,000 yarıdaya kadar açtı ve kendisini müessir menzilden hariçle tuttu. Bu suretle bir top atışı talimi yapmaya başladı. Saat 2 de isarefeyi ateşe fasla vardı. Bu fasla zamanına kadar ingilizlerin isabeti iki, almanların isabeti beş idi. Her iki tucaf filoları arasındaki mesafe 18,000 yarıdaya kadar gıkarıldı. Erat yemek yedi. Lazıngelen savaş eksikliklerine düzen verildi. Saat 2,50 de mesafe 16,500 yarıdaya düşürüldü. Ateş şiddet kesp etti. İngiliz salvoları arttı. Isabetler iyi netice vermeye başladı. Almanların maneviyatı kırıldı. Bir aralık mesafe 12,000 yarıdaya kadar düştü. İki savaş kruvazörü tarafından ateş altına alınmış olan Gneisenau zırlısı müşkül bir vaziyete düştü. Muhtelif yerlerinden isabetler aldı. Çok tehlikeli yangınlar çıktı. Ve gemi iskele ve meyillendi. Bu sırada ateş Scharnhorst'a döndürüldü. İngiliz savaş kruvazörleri bunun dolayısıyla yekûnenin serbest atışlarını bozuyorlardı. 3,15 te Scharnhorst fana vaziyete girdi. 3,27 de oldukça sıva gömülmesi olan bu gemi, pak kahramanca savaş ediyor, bütün toplarına çok sıklıkla kullanıyordu. Saat 4 te Spee; Gneisenau süvarisi albay ( Maerker ) e verdiği bir isaretle Falkland uğramamaları için fikirlerini kabul etmedikçe tesarrüflerini ve mümkünse daha cenuplara kaçıp kurtulmak çarelerine bakmasını bildirdi.

Hayhat ... İş işten geçmişti. Ne Scharnhorst ve ne de Gneisenau buna muktedirdi. Dört bacasından bir bacası kalmış olan Scharnhorst, ingilizlere bir torpido atmak maksadıyla olsa gerek göndü. Bar yerin ateşler sarımsı olan bu bir avuç kahramanı çabk mezarı hâlâ büyük bir celâlet ve kadretle ateş etmek istiyor, tek ve yalnız bir tek topunu dolduruyor, sıklıkla buğalıyordu. Saat 4,4 geçiyordu, gemi son bir mermi daha

attı. Bandirasını arya etmedi. Yavaş yavaş karinesi üzerine yıkıldı. Çalışkan pervaneler hâlâ dönüyordu. Bir iki dakika sonra şiddetli denizler içinde sevgili komutanını ağuşundan bırakmıyarak enin denizin derinliklerine gömüldü.

Sahada Gneizenau vardı. Bu zırhlının tahribi de Sturdee için talimden başka bir şey olmadı. Her iki savaş kruvazörünün şiddetli ateşi altında kalan Gneizenau artık sağını, solunu görmüyordu. Bu sırada buzlu denizlerde çarpınan kalıranan Seehornhorstun mürettebatının toplanması için bir tek İngiliz gemisinin gönderilmemesi İngilizler için, İngilizler tarafından bile hiç hoş görünmüyen bir hal olmuştur. Gradock'un ocu bu suretle göya almış oluyordu. Gneizenau'nun akıbeti de feci idi. Saat 5,30 da kazan daireleri su ile doldu. Toplar sustu. İngilizler ateşi keserek kahır tefevyuklarına rağmen yavaş yavaş sokuldular. Saat 5,40 da bu bir avuç kahraman da bandirasını arya etmemiş olan Gneizenau'nun enkaz yığını halinde bulunan güvertesine çıktılar. Büyük bir disiplin rûlûle başlarını kaldırdılar, şapkalarını çıkardılar. Sevgili imparatorları şerefine üç defa ( Horra ) diye bağırıldılar. Coronelde olduğu gibi vahancı olmıyan bu kahramanların sesi denizleri çalattı ve uzaklara kadar yayıldı. Bu geminin de omurgası yukarı döndü. Albay süvarisini ağuşuna alarak bir kısım mürettebat ile derin denizlere o da gömüldü. Sahne boştu. Hafif alman kruvazörlerinin peşine birer ikişer İngiliz gemisi takılmış, savaş bir takip muharebesi şeklini almıştı. Invincible ve Inflexible savaş kruvazörleriyle Carnarvon savaş gemisi sahaya doğru ilerlediler. 187 alman eri ve subayı topladılar. Esir alınan bu mürettebatın bir kısmı soğuk tesirle bir kısmı da denizde çok çabalama neticesi yorgunluk dolayısıyla bilâhare alındıkları İngiliz gemilerinde vefat ettiler.

Alman hafif kruvazörlerine gelince :

Nürnberg, Leipzig ve Dresden hafif kruvazörleri son volla keşilemeye doğru kaçıyorlardı. Yağmurlu havadan istifade etmek istediler. Bu üç geminin peşine düşen Kent ve Cornwall zırhlıları ile Glasgow hafif kruvazörü takibe başladılar.

Bu takip iyi bir netice vermedi. Dresden kaçıp kurtuldu. Saat 2,50 de Glasgow Leipzig ateş altına aldı. Bir iki isabet alan Leipzig'in sürati düştü. Arkadan 23 mil sürati olan Cornwall yetişti. Saat 7 ye kadar devam eden savaşta Leipzig çok harap oldu. Tekne bir mil bile gidemiyordu. Alevler her tarafı sarmıştı. Toplar tamamen harap olduğundan susmuştu. Gemide mütemadiyen sepanelik infilakları oluyor kesif dumansular vakit vakit semaya yükseliyordu. Bu infilakları bir top ateşi zanneden İngilizler, bandirası açmış olan Leipzig'in vaziyetini hiç tetkik etmeden yine ateşe başladılar. Saat 9,20 ye kadar su üstünde bir şalope gibi kalan ve İngilizlere hedef gemisi halinde bulunan bu incecek tekne de derin denizlere gömüldü, gitti. Mürettebatından ancak 20 kişi kurtarıldı. Kent zırhlısı bu defa Nürnbergin peşine düştü. Eski bir zırhlı olmasına rağmen 23 mili tecavüz eden bir süratle Nürnberg'e doğru ilerledi. Kent, ilk güllevi bismundan gördü. Kendisinden üç misli küçük olan bu gemi kemali gecaatle Kent'e dövuştü. Mesafe (6.000) yarıya düştüğü vakit Kentin 9 adet 6 pısluğu Nürnberg'e çok fena vaziyete soktu. Kent zırhlısına 38 isabet temin eden küçük Nürnberg de yedi asir vererek dilâverlerini emesinde sıkı sıkı derin denizlere saat 7,30 da o da gömüldü.

Şili sahillerine kaçan ( Dresden ) aylarca faaliyeti gösterdi. Mühim işler gördü. Nihayet o da yakayı ele vererek 14/3/915 de bu sahillerde Kent ve Glasgow tarafından batırıldı. Bu suretle vâsi denizler itilâf devletlerinin elinde deha serbest kaldı. İktisat edden gemiler başka denizlere, öslere alındı.

Alman filosunun imhası için tefrik edilmiş olan 25 İngiliz gemisi arasında dreadnot, dreadnot kruvazörler de bulunmıyordu.

Falkland zaferi Londraya yayıldı. Bir ay evvel matemlenmiş olan gözler güldü ve amiralların yekdiğerine tebrikâtı devam etti.

Fikir ve mütalea :

Büyük gemiler arasındaki savaş baş başa mukayese edelim:

A ) Tarafeyn cetvellerini tetkik edersek sistem itibarıyla büyük bir fark vardır. İngiliz gemileri yeni ve zırhlıları kalın.



Alman gemileri nisbeten daha yavaş ve ince zırhlı. Bu sebeple İngiliz mermileri çok tahribat yaptı.

B) Sürat itibarıyla İngiliz gemileri 26 mil, Alman gemileri ise 22,5 mildir. Spee; fakat kuvvetler karşısında cenuba kaçmak hususunda sürat noksanı dolayısıyla muvaffak olamadı ve nisbetsiz bir savaşı kabule mecbur oldu.

C) Ton itibarıyla gemiler arasında 5830 ton gibi büyük bir ağırlık farkı vardı.

D) Top itibarıyla İngiliz muharebe kruvazörlerinden ayrı ayrı 8 adet 12 pusluk vardı. Buna mukabil Alman zırhlı kruvazörlerinde adet ve çap itibarıyla 6 adet 8,2 pusluk top vardı.

Büyük topların müessir menzili İngilizlerde (14,000) Almanlarda da müessir menzil (14,000) yarda idi. Fakat Almanlar bu menzilden İngiliz gemilerinin zırhlarını delemiyorlardı. Savaş ise hemen daima (14,000) yardanın fevkinde cereyan etmiştir. Bu sebeple İngilizlerin atışı bir talim atışı şeklini alıyordu.

Tali toplara gelince :

İngiliz kruvazörlerinde 12 adet 15 santimetrelik, Alman gemilerinde 3 adet 12,5 santimetrelik vardı. Menzilin arasına (12,000) yarıya düştüğü anlarda 12,5 luk Alman topları bile isabetler temin ediyorlardı. Invincible muharebe kruvazörüne 22 isabet olmuştur. Zırhının kalmaması dolayısıyla ekseriya delinmemiş ve delindiği yerlerde de az tahribat olmuştur. Alman gemileri ise hemen daima 30,5 luktan isabetler almışlardır. Tahribat cihetile fazla kudrete malik olan bu top mermileri bittabi muvaffak olmuştur.

Aminallara gelince :

Sturdee; tamamen kalır kuvvetlerle iş gördü. Bununla beraber Spee'ye sokulamadı ve çok cepaue sarf ederek savaşı uzaktan neticelendirdi. Muharebeyi Sturdee değil, materyali kazandı.

Spee; fakat kuvvetler karşısında kaldı. Süratinin azlığı dolayısıyla kaçmak imkânını bulamadı. Bizzat (3906) libre ateş kuvvetile (13,600) libre ateş kuvveti olan savaş kruvazör-

### Falkland deniz savaşında Alman - İngiliz Gemilerinin kudretleri

Hükümet	Ge. ismi	Ton	Sürat	Eslihası
İngiliz	Invincible Inflexible	17,250	26	8 adet 12 pusluk, 12 adet 6 pusluk.
		34,500		16 adet 12 P. 24 adet 6 P.
Alman	Scharnhorst Gneisenau	11,420	22,5	6 adet 8,2 P. 3 adet 5,2 P.
		22,840		12 adet 8,2 P. ve 6 adet 5,2 P.

### Falkland Deniz savaşında Alman - İngiliz gemilerinin zayıflığı

Hükümet	Ge. ismi	İsabet	Ölü	Yaralı	Esir	B. Ateşi. L.
İngiliz	Invincible Inflexible	22 3	1 1	1 2	1 1	6,800 6,800
		25	1	3	1	13,600
Alman	Scharnhorst Gneisenau	? 30	860 880	1 1	187 187	1933 Batu. 1933 Batu.
		2x30	1940	1	187	3906

lerle savaşı kabul etti. Düşman gemilerinin salvolarına derhal mukabele etti. Kemali cesaretle dövüldü. (25) isabet yaptı. Bu hakikat karşısında Spee mağlûp değil, manen muvaffaktır.

Sturdee ise muvaffak değil, ona bir fırsatı veren Fisher galip gelmiştir.

Çeviren : Dz. Bab. SALİM REFET

## Diğer bahriyelerdeki mayın terakkiyatına bir nazar

**M**ayın gemileri: - Mayın taşıyıcı gemiler, su üzeri gemileri, Dz. Altılar, tayyarelerdir. Harbin son senelerine kadar mayın gemileri olarak su üzeri gemileri istimal ediliyordu. Ve hiç bir suretle bu maksat için hususi gemiler inşâ edilmemişti. O zaman hakim olan fikre göre işbu mayın taşıyıcıların vazifesini hususi gemi yapmaksızın ikmal etmek mümkün idi. Bugün bu hususta bir tebeddül vukua geldi. Muhtelif küçük bahriyeler mayın dökücü gemi olarak hususi gemi yapmağa başladılar. Ve orıyaya su üzeri mi veyahut denizaltı mayın gemileri ile mi daha iyi netice alınacağı sualî meydana geldi. Bu iş üzerinde çok düşünüldü. Fransa tecrübeye müstenit olarak ve alman tecrübelerine istinat ederek 921/922 de mayın dökücü iki denizaltı gemisi « Pierre challey » ve « Morice callot » u yaptı. Ve denizaltı gemisinin mayın dökme hususundaki ehemmiyeti bu suretle aşikâr oldu. İngiltere bu hususta 924 senesinde su üzeri mayın dökücü gemi olarak « Adventure » u yaptı. Bu gemi 6800 T. ve 340 mayın taşımaktadır. Bir çok tecrübelerden sonra bu gemi Akdeniz filosu meyhanına ithal edilmiş ve bugün için ise « Singapor » a istasyonier olarak gönderilmiştir.

Fransa birinci defa olarak 928 senesinde 4773 ton ve 450 mayın istiap edecek « Pluton » mayın gemisini yapmıştır. « Pluton » un yanında eski rus yedek çeken gemilerinden « Castor » ile « Pollox » dahi mevcut olup her ikisi takriben 3000 ve her biri 368 ve 234 mayın taşıyabilecek şekilde tadil edilmişlerdir. Denizaltı gemilerinin daha iyi ve kullanışlı bir şekilde mayın taşıyıcı oldukları anlaşıldığı halde ve 931 senesinde ikinci bir « Pluton » yapmaktan sarfı nazar edilerek plân tebdil edildi. Ve « Emile Bectin » adlı bir mayın kruvazörü bu maksat için

yapılmağa karar verildi. Ve bu kruvazör yüksek süratle hareket eder kabiliyetle 38 mil olarak yapıldı. Ve kruvazörlerin taşıdığı top cesametinde 9 adet 15,5 s/m lik top ile 200 mayın taşıyacak şekilde yapılmıştır. İşbu inşaat bize göstermiştir ki bulunmuş büyük bahriyeler hep su üzeri mayın dökücüleri yapmak yolunda gitmektedirler. Fakat bunlar sureti hissesiyede ve büyük su üzeri vasıtaları olarak inşâ edilmekte ve mayın hacmi istisbileri dahi fazla miktarda olmasına rağmen hafif top kuvvetinden sarfı nazar edilmektedir.

Ve sonraları bu maksatlar için umumiyetle kruvazör ve destroyerler mayın taşıyıcı şekilde olarak görülmüşler ve donanma için bir vahidi harp olan bu birlikler aynı zamanda bu maksat için de istimal kılınmışlardır.

Aynı zamanda Japonya dahi Fransa gibi 928 - 930 senesinde 1135 ve 1970 tonluk iki mayın taşıyıcı gemi yapmıştır. Ve yeni olarak ta 4400 tonluk bir tane daha yapmağa başlamıştır. Bununla beraber uzun sahillerini takviye eylemek maksadile müdafaa manevraları için 12 adet küçük kıt'ada takriben 430 tonluk mayın dökücüler de yapmağa başlamıştır.

Amerikan birleşik hükümetleri bahriyesi harpten sonra hiç bir yeni mayın dökücü yapmamıştır. Şimdi 934 senesi nihayetinde bu husus ehemmiyetli olarak dikkat nazırına alınmıştır. Mayınla beraber esas silâhı çok yüksek sürat olmalı ve bu sürat muhtemel düşmanın en süratli gemisinden 10 mil daha yüksek bulunmalıdır. Ve silâhları da bilhassa hava hücumlarına karşı kâfi derecede müessir defî bataryaları olmalıdır. Silohedi mümkün mertebe alçak olmalı, 300 - 400 mayın bulunan mayın güvertesi üzerinde bir zırh güverte bulunmalıdır. Küçük bahriyelerden Polonya bahriyesi bir su üzeri mayın gemisi Fransaya yaptırmıştır. İspanya hükümeti dahi böyle bir mayın dökücü gemiyi 934 nihayetinde inşaaya vermiştir. Norveç te bugünlerde yeni mayın gemisi olan « Olav Trygvason » vazifeye ithal edilmiştir. Aksine olarak 925 - 927 senesindenberi İtalya bahriyesi büyük mikyasta küçük kıt'adaki gemileri bu hususa tahsis eylemektedir. Bunlar bilhassa 12 adet « Milazzo » sınıfı gemiler olup her biri 540 - 615 ton ve 12 - 15 mil süratle hareket et-

mekte 55 - 80 mayn istiap edilmektedir. Bu küçük vesaitin istimalinden şu maksat anlaşılıyor ki, bunlar ancak tedafii hususlarda kullanılacak taarruzi maksatlar için istimal edilmeyeceklerdir. Aynı zamanda Japonya bahriyesindeki küçük mayn yasalatı olduğu gibi, bunlardan başka yardımcı yani muavin gemileri mayn dökücü olarak görüyoruz. Bunların mayn dökücü şekle tahvili çok basittir.

Aşağıdaki cetvel 914 - 918 dünya harbinde Amerika tecrübelerine müsteniden muavin gemilerin mayn istiap derecesi hakkında bir fikir verir.

Displacement		Eski kruvazör		Yolcu gemileri		Silepler
Tonaj	ton	5400	4500	3800	5150	7000
Sürat	nod	18	18	20	16	15
Aldığı mayn adedi		180	180	352	642	900
Ton olarak mayn sıklığı		115	115	224	408	572
Tonaj yüzdesi olarak mayn ağırlığı		2,1	2,5	5,9	7,8	8,2
Herbir mayn için nazarı dikkate alınması lazımgelen vesaitin tonaj miktarı		30	25	11	8	8

Tecrizatın her biri, mayn rayları, kavanca tertibatı, atış mevkileri alıp verme makineli tertibatı hakkında ve gemi üzerinde bulunan diğer tertibat hakkında burada bahsetmeyeğe lüzumu yoktur.

Eksarıyetle iki ile dört atış mevkii istimal olunur. Esas gemiler üzerinde bulunan atış mevkileri « Adventure » üzerinde bir güverte aşağıdadır. Burada her iki tarafta iki atış kapısı vardır. Japon mayn dökücüsü de aynı tecrizata maliktir. « Pluton » üzerinde bulunan mayn rayları ve atış mevkileri aynı « Emile Bertin » de olduğu gibi üst güvertededir. « Pluton » un üst güvertesi altında bulunan güverte mayn ilzar güvertesi olup bu güverte esasen açık ise de bilâhare bu mevkii kapalı olarak yapılmıştır.

Acın savaşının başlarında denizaltı gemileri mayn dökücü gemi olarak rusların tecrübe gemisi olan « Krap » ile yapılan tecrübeye nazaran istimal edilmmiştir. Savaşın sonra belli başlı mayn denizaltı gemisi üzerinde bilhassa sürat ve mayn istinai hususunda hiç bir terakkî meşhul olmamıştır.

Torpedo silâhı mayn silâhı yanında bırakılmıştır. Bu denizaltılara mayn vaz'ı aşağıdaki şekillerde mümkündür.

1 - Yaş olarak konuş dairesi mahfazalar dahilinde olup mukavim teknenin üstünden altına doğru kesilmiş ve başı ve koca doğru 24 derece meyilli olarak kesilmiş ve iki mayn üst üste konmuştur. İtalyan XII. ve XIII. denizaltılarında 400 ton (9) mahfaza maynı olup (18) mayn komuta kulesi arkasından konur.

2 - Yaş olarak konuş mukavim tekne haricinde amudî mahfazalar dahilinde olup bu mahfazalar komanda kulesi yanlarında. Fransız denizaltı gemisi « Pierre chaillay » ve « Saphir » suu 669 ton 32 mayn istiap eder. 928 - 932 ve kadar bu sistem mayn konuşu istimal edilmiştir. Aynı sistem üç Polonya denizaltısında da istimal edilmiştir.

3 - Mukavim tekne haricine ufki konuş olup maynlar birbiri arkasında olmak şartı ile müteaddit raylar üzerinde gitmekte ve mukavim tekne üzerinden rayların nihayetindeki bir menfezden atış yapılmaktadır. Nihayetsiz bir zincir tertibatı maynları atış mevkine sevkeder. Fransız denizaltı gemisi « Maurice Callot » 842 ton 921 saanesinde 27 maynla yanyana üç sıra olmak üzere yapılmıştır. Bu sistem konuş aynı suretle « Pierre chaillay » de mahfazalarda tecrübe edilmiştir.

Fakat aynı tecrübeler tekrar edilmemiştir. Belki bu aynı sistem konuş tarzı biricik Amerikan « Argonaut » 1928 ton 60 mayn istiap eden denizaltı gemisi üzerinde istimal edilmiştir.



## Yerli Mayın Dökümleri

Devletler	Adet	Hifam Y.	Tonanz	Surat not	Mayn adedi	Testibax	Ustunlikler
Ingiltere „Adventure“	1	927	6800	28	340	4×12	Guvvetli alimda mayn guveretlesinden her iki sicaftan digerden dort mon-fonden alinar.
Fransa							
„Pluton“	1	931	4773	31	460	4×13,8	Ust guveretde iki atis mevkill
„Cassor“	2	930	3150	14	308	3×10	
„Pollox“			2401		234		
Emile Berria	1	934	5886	38	200	9×15,2	Atis mevkill iki guveretde
Amerikan Teklif edilmeştir	0	0	?	45	300/400	Yalanz Plak	Mayn guveretli dezerinde bir sikh guveris vardir
Japonya							
„Kastoriki“	1	917	1500	13	160	3×7,6	
„Yayama“	1	932	1135	20	?	2×12	
„Frankushima“	1	936	1970	17	250	3×14	Ust guveretli alimda mayn guveretli-sinden dort mevkilliden atis yapar.
„Okushima“	1	933	4400	20	?	?	
Ashienchi	1	913/920	430	19	45	?	
Italya							
„Pasano“	4	925/927	540	12	55	1×7,6/11	
„Ostia“	6	926/927	616	16	80	2×10,2 1×7,6 Plak.	
Norveç							
„Trygvasson“	1	934	1696	20	280	4×12	Ust guveretli alimda mayn guveretli-sinde 93 mevkilliden mayn atar.
Polonya							
Yeni yapilyor	0	938	2600	20	300	6×12	
Japonya							
Yeni yapilyor	2	925	2000	18,5	265	4×12. Hem Dasi guveretli alimda mayn guveretli-sinde 4 ray 4 atis mevkillat guveretde mayn 4×4 Plak 4 ray 4 atis mevkillat guveretde mayn 4×7,6 Plak naki 160 aketirli vize.	

Diğer bahriyelerdeki mayo terakkîyatına bir nazar 967

4 — Kuru konuş, mukavim tekne dahilinde iki mayın dökmeye boruları her iki bağından su sızdırmaz şekilde kapatılmışlardır. Bu kapaktaki her dahilinden açılır şekildedir. Mayınlar birbiri arkası sıra birer dahilindedir. Ateş boruyu su ile doldurmakla mümkündür. Mayınlar bir dişli tertibatı vasıtasıyla ve kırtarı bususu bir asansör vasıtasıyla mayın atma bora mahfazalarına kadar sevkolunur. « Ballila » sınıfı İtalyan denizaltı gemileri 1350 ton olup 927 denberi 16 mayın bu sistem konuşla istimal etmektedir.

Terakkîyatı bakan devam etmektedir. Şimdiye kadar demir-  
bâhardan atılacak mayın miktarı 32 iken Amerikalılar «Argonaut»  
gemisinde 60 mayın istimal etmişlerdir. Bu mayın miktarı  
tezâyüdâ ile süzuri pemilerine takarrup edilmektedir. Ve  
belki de toptan ve toptan sarfı nazır edilerek süzuri gomi-  
lerine hakiki surette takarrup mümkün olabilecektir.

Bu fazla eledeki mayın istifi mukavim teknenin gerek haricine ve gerekse dahiline konma suretile meymuttur. 100 - 120 mayın koymak için mukavim tekne haricine konmak mümkün olup mayın personeli geminin kancında bulundurlar. Amudî mahfazalar üç sıra üzere tertip edilirler. Ve her bir sırada üç ve yahut dört mayın üstüste olarak meymuttur.

Mukavim iskele dahiline konuştaki da mayınlar yanyana dörd sıra olmak üzere tertip olıunurlar. Her bir sıra üstüste müteaddit katlardan müteşekkildir. Belki de bu iki konuş sistemi yeni ingiliz « Porpoise » sınıfında istimal edilmiştir.

## Yeni Mayın Denizaltıları

Devlet	Adet	İbrahim T.	Ton	Sıra no	Maya adedi
İngiltere					
•Porpoise-	4	953/984	1500/2000	18/ 7	12
•L. bolar-	5	949/929	160/1150	17/10	16
Fransa					
Maurice Callot	1	921	842/1300	16/10	27 muavim tekne Georgius 65 ara
•Pierre Challe-	1	926	798/1200	14/ 9	54 adet 32 saatlık dahilinde.
•Saghar-	0	920/982	669/ 925	17/ 9	32 Normand Fenan- sistemi 10 mahfaza iki maya dahilide.

Devlet	Adet	Bitam T.	Ton	Sıra no	Mayın adedi
İtalya					
«Basilis»	8	928/929	1350/1000	18/9,6	16
«Bragadino»	2	931	800/1000	14/ 8	24
«Mica»	1	934	1371/1000	16/ 9	40
Japonya					
«R. sınıfı»	4	925	855/1000	16/ 9	?
«J. . .»	4	927/928	1142/1700	14/ 9	42
Jaroc					
«Valen»	1	925	500/ 700	16/ 9	?
«Beifinan»	1	935	500/ 700	?	?
Amerika					
«Argonaut»	1	928	2700/4000	14/ 8	60
Polonya					
«Kys»	3	929/930	980/1250	14/ 9	38
Fanlandiya					
«Veteminen»	3	930/931	498/ 3	15/ 9	30
«Saukko»	1	930	100/ 7	7/ 7	9
Türkiye					
«Dumlapınar»	1	931	610/ 940	12/ 7	40

### Mayın defetmek

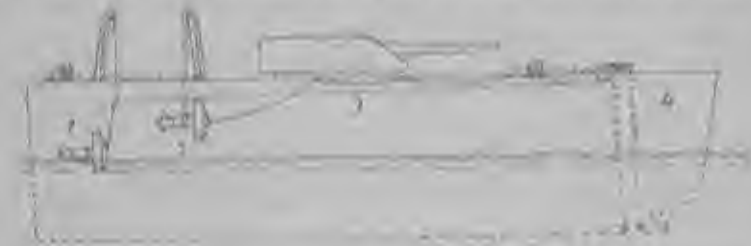
Her bir savaş vasıtası için bir defa vasıtası olduğu gibi mayın için de mevcuttur. Gemiler savaş esnasında kendilerini korumak için pruva - Otter - aletleri meydana geldi. İşbu alet İngiliz deniz subaylarından « Burney » tarafından holandaların « Seabrett » i ve rusların Vortrell aleti esas itihaz edilerek yapılmıştır. İşbu alet su üzeri gemileri için 914 - 918 savaşında mayın tehlikesini bertaraf etmiş ve onlara hareket serbestisini bahşetmiştir. (Şekil - 1) İşbu alet İngiliz Vickers firması tarafından daha ziyade terakki ettirilmiştir. İşbu « Otter » aleti « B, C, D, M » olmak üzere - battıbarp gemilerine, kruvazör- lere, muhriplere, tecim gemilerine - mahsus olmak ve alet üzerinde kanat gibi olan satının meyil zaviyesi daimi istimal edilen süratle nazaran muhtelif olduğundan dolayı kullanıldığı gemiye göre muhtelif olarak yapılmıştır. Vasatı olarak tulü 3,5 metre, kutru 0,5 m. ağırlığı 400 - 600 Kg. ayar umku 6 - 12 metredir. « Otter » 45 - 50 metre tulönde bir tel ile



Şekil - 1

- A - Üstten görünüş  
B - Yandan görünüş  
C - Mayın manları içerisinde

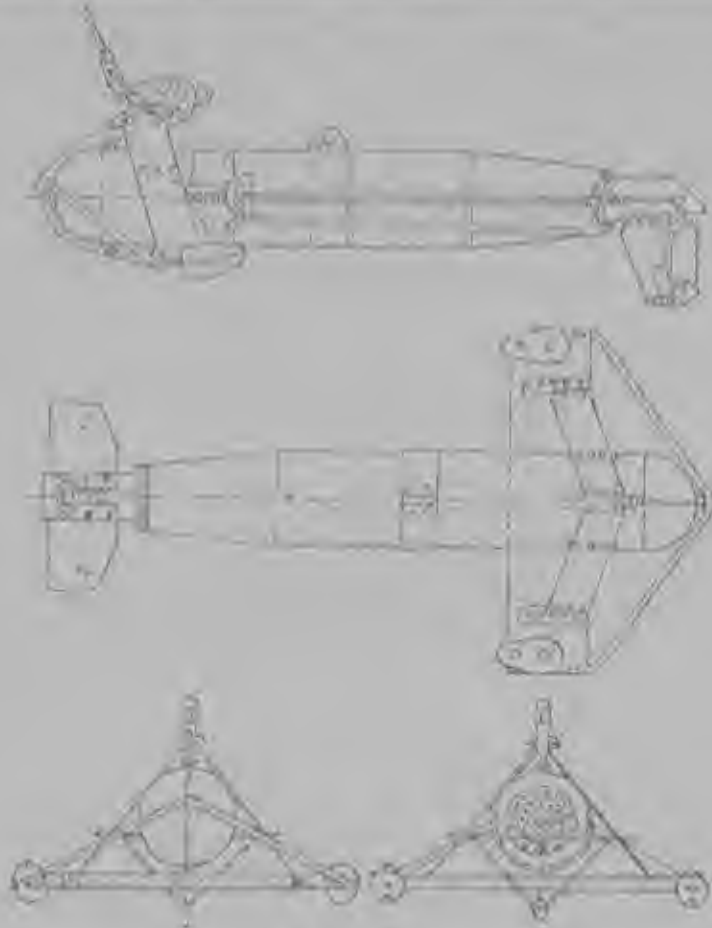
seyredir. Ve bu teller baş tarafa bağlıdır. (Şekil - 2) Bu tulde Otter iyi bir kesme zaviyesi mevkii alır. Ve horiladan an



Şekil - 2 Otterlerin atılması ve yukarı alınması

- 1 - Yukarı alınırken  
2 - Alınırken  
3 - Arama teli  
4 - Arama telinin bağlı bulunduğu zincir tertibatı  
5 - Zincirlerin bağlandığı iki delikli iminat mevkii

iyi bir açıklıkta durmuş olur. Bunun çekildiği tel üç kollu çelik tel balat olup 18 m/m kütresindedir. Yanlarında bulunan kanat gibi satılar kuvvetli çelikten yapılmış olup sibanleri takriben 10 - 11 m/m dir. (Şekil - 3) Kesici tertibat ve yan- lardaki kanat şeklinde olan tertibat çekme levhaları vasıtasile sebtüyeye bağlanmıştır. Kama şeklindeki kesici tertibat ile be- raber cer halatı tertibat mevkii hususî bir tertibat parçası ile bağ-



Şekil - 3  
Otter cihazı

lıdır. Otterin en mühim kısmı cıvalı nazım tertibatı olup, onun sükunetle icrayı fiile arzu edilen noktada Otter tanzim olunur. Tecim gemileri için kullandırı (M) tipi Otter cıvalı tertibata malik değildir. Otterin kıvrık kısmında bulunan kanatlar cihazı rota istikametinde tutar. Zikzaklar yaptırmaktan meneder. B, C, D otterleri 12 not ile ve (M) tipi otterler ise 6 not seyrile istimal olunur. Uzun boylu savaş gemileri bu otterlerden iki çift istimal ederler. baş tarafta bulunanların cer halatları baştan ve geridekilerininki ise bundan 75 - 90 metre geriden komuta ederler. Kıçtaki otterin cer halatı baştakinden daha

uzundur. Yüksek süratle seyirde 5 - 6 ton kadar bir ağırlık verirler. Yani bağlı oldukları noktada 5 - 6 ton bir tazyik yaparlar. Kama şeklindeki kaseci tertibat 38 m/m kalınlığındaki teli kesecek kudrettedir. Savaşın sonra otterleri arızaya uğratabacak tertibat düşünülmüştür. Eski mayınlar bu iş için iyi bir tahrip vasıtasıdır. Bu sebepten acaba otter cihazları son savaşta korunma gibi bir korumayı bu şerait altında istikbalde de yapacak mıdır. Buna intizar etmek mecburiyetindeyiz. Fikihaka bu halde mukabil çaralar aranmaktadır.

### Mayın arama tarama

Oter aletleri mayın arama tarama işlerini ayrı ayrı yapamazlar. Şimal denizinde, Baltıkta, Çanakkalede ve Adriyatikte 914 - 918 de müttefiklerin umumiyetle hareket serbestisi mayın arayıcı ve tarayıcıların meharretine bağlı kalmıştır. Bu vazifanın ehemmiyeti büyük savaşta müessir surette görülmüştür. Aynı zamanda başlangıçta mevcut mayın arama ve tarama işleri çok iyi bir surette gitmekte idi. Bunların miktarları çok azdı. Ve ingilizlerin mayın arama gemileri ziyatı da başlangıçta çok fazla miktara balığ olmuştur. İlk iki ayda iki serseri mayınla bir mayın tarayıcı gemi kaybolmuştur. Bu azımlı ziyatın maksada vefa etmeyen tarama aletlerinden ve noksan teşkilattan ileri geliştiği tevazzuh etmiştir.

Umumiyetle mayın aramadan maksat: Mayın mevkini tesbit ve işgal eylediği sahayı tayin eylemektir. Mayın taramadan maksat ise bulunan mayınları bertaraf etmektir. İngilizler bu hususu aşağıdaki surette ifade ederler.

Mayın arama için :

« Searching mine sweep, exploratory mine sweep, scratch sweeping »

Tarama için :

« Mine sweeping »

França ise :

« Recherche des mines » ve « Dragage des mines »

Muhitelif bahriyelerin mayın arama cihazları birbirinden pek cüz'i farklıdır. Savaşta kullanılan arama tarama cihazları bu

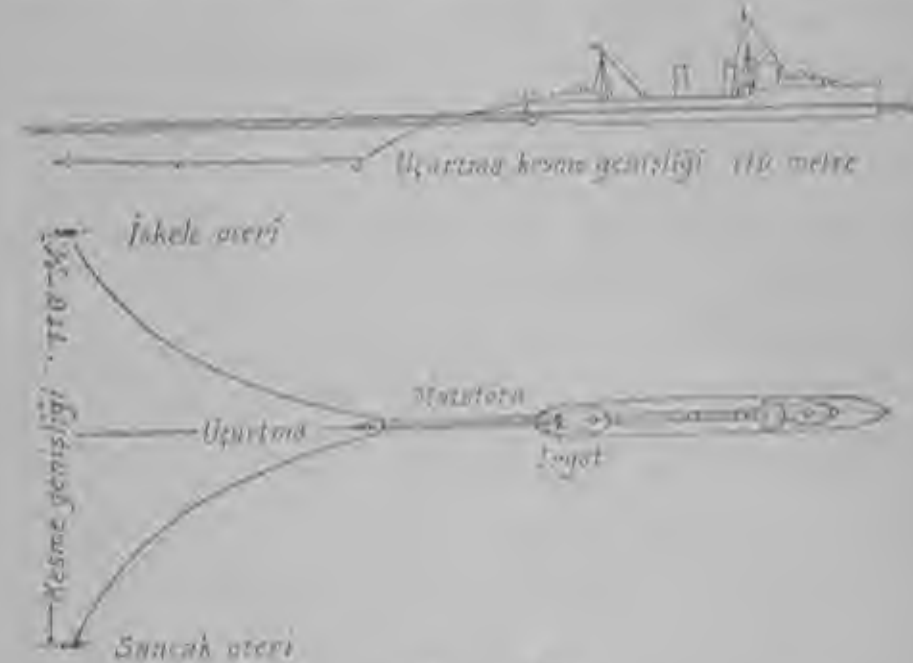


günde aynı surette olup yalnız farkları bazı aksamı daha ziyade tashih edilmiş şekildedir. İngiltere iki nevi arama aleti istimal eder. Ağır alet : Mühürü 53 m/m olan yedek halatı olup yan yana yekdiğerinden 450 metre mesafeden seyreden iki gemiden koyuverilir. Ve bir adette 3,7 metre tülünde ve takriben 1000 Kg. ağırlığında bir uçurtma mevent olup bu alet cihazın muayyen noktada seyrini tanzim eder. Mayın arayıcılar kâfi derecede kuvvetli çekme hassasına malik olmalıdır ki mayının demir halatını kesebilsin. Bundan başka zincir kairi-bahır tarama aleti - chain sweep - mevent olup 100 metre uzunluğunda bir zincir ve yedek halatı vasıtasıyla kanda çekilir. Arama telleri testere şeklinde dişlere malik olup bunlar keskin taraflarıyla mayın ağırlık telini keserler. Bu keskin kısımlar 10-12 metre tülünde arama teli boyuncadır. 5 mil ile seyrde bile bu kesilme işi yapılabilir.



Şekil - 4 Mayın arama gemisinin kış üstü iskele mataforasında bir otter ve sancak mataforasında ise bir uçurtma ve vasatı seftinede de halat vinçleri vardır.

915 te istimal edilen hafif - Actaeon - arama aletleri İngilterede - Sheerness - de torpido mektebi tarafından tesmiye edilmiştir ki bu alet bir gemi tarafından istimal olunur. Arama teli ağırlığı diğer ağır arama telinden hafiftir. Yumurtla katı nakış şeklinde sephîye ile Scherflächenden ibarettir. Güverteden 50 metre kıçtan yedekte çekilir. (Şekil - 5, 6) Bu tertibat



Şekil - 5

Süratle istimal edilen kıçtan kullanılan Otter ve uçurtma. Yandan görünüş ve yukarıdan görünüş.

tekmil cihazın 6 - 25 metreye kadar olan umk ayarını temin eder. Ve vasatı olarak 15 metreye ayar eder.

Fransanın tek holla müstamel aletleri amiral « Renarch » tarafından bulunmuştur. Bu alet ilk mevaddi müstamel kesici makas tertibatı olup bir makas ve bir de mevaddi müstamel bar-tuomndan ibarettir. Evvel emirde bu makas tertibatının alman mayın ağırlık tellerine karşı çok zayıf olduğu görülmüştür. Bu makas tertibatı büyük savaşta ingiliz aletlerinde de kullanılmıştır. Amerikalılar dahi işbu makasları dikkat nazara alınarak kendi

aletlerinde kullanmışlar ve amerikan makası tesviiye eylemişlerdir.

Fransız makine mühendislerinden « Tossizza » savaş seneleri zarfında arama teli üzerinde her 5 metrede bir mevaddı müstahile makas istimal eylemiş, bu suretle her bir mayn ağırlık teline tesadüften sonra mevaddı müstahile vaz'ı için telin yukarı alınmamasına yardım etmiştir. Hafif arama telleri 10 m/m ve ağır arama telleri ise 18 m/m kalınlığındadır, bundan başka İngilterede yüksek süratle tarama tertibatı mevcuttur. Bu hafif arama aletile vasatı olarak arama süratı 28 noda kadar çıkardabilmıştır.

Bu aletlerin tarama sahası arama telinin ölçüne tabidir. Ve bu tel takriben 100 metre kadardır. Çer halatları nihayesinde otterlerin scherflachleri vardır. Bu satırlarla alet diğeri açılır. Ve kama şeklindeki kesici ve yahut bir makas vasıtasile mayn ağırlık teli kesilir. Aletlerin güverteye alınmaları 12 nod süratle kadar stım ve yahut elektrik ırgatları vasıtasile kıç üzerine alınabilir. Süratle istimal edilecek - Otter - ler kıç üzerinde bulunan metaforalardan anılmak suretile istimal olunurlar. Bu cihaz el vasıtasile ufki vaziyete sırt sathına kadar getirilir. Gerek mayn aramada ve gerekse taramada fazla miktarda şamandıra malzemesine ihtiyac olup gerek arınıp bulunmuş ve yahut aranılmakta ve açılması muktazi geçileri markalamakta işbu materyal kullanılır. Bu hususta hafif ve ağır şamandıralar istimal olunur. Bunlar tamamilen balıkcı şamandıralarına benzeyenler. Bu şamandıralar hususi marka botları tarafından atılırlar.

Alete tatbik edilmesi lazımgelen tashibat, alet istimal edilirken suhuletle istimal etmek ve yüksek sürat tatbik edebilmek imkânlarıdır. Fransada refakat gemilerinden « Arras » ve « Mel-pomene » sınıfı ile bir ağır ve bu sınıflarda hizmete giren denizaltı muakkiplerinden - CH. 1 - CH. 4 - ile tashib edilmiş bir hafif cihaz tecrübe edilmiştir. Bundan sonra yapılacak tecrübelerde ise gece mayn arama hususunu cihazla mümkün kılma çareleri tecrübe edilecektir.

### Mayn arama gemileri :

Savaşta mayn arama ve tarama hizmeti iki kısma ayrılmıştır : Bunlardan biri filonilla vasıtasile bir össe istimal ederek sahilde tosayyan bir sahada emniyetini ve diğeri ise bazı cüzütamlarla açık denizde halî faaliyetta bulunarak onların emniyetini temin etmektedir.

Savaş tecrübelerine müsteniden her bir gemi tipi filo mayn arayıcısı olarak kullanılmaya salih değildir. - *Dragueur d'escadre* - *Fleetmine Sweeper* - böyle bir vasıtadan talep edilen hususat şunlardır : Zengin bir sürat, yüksek denizcilik kabiliyeti, hü-yük sıaiseyri, az su çekmesi, ve hafif top eslihasıdır. Sürat filonun en yüksek marş süratı kadar olmalıdır. Denizcilik ve sıaiseyri balen istimal edilen gemilerdeki evsafa uygun olmalıdır. Az su çekme hassası bir mayn arayıcı için çok mühim bir unsurdur. 914 - 918 savaşında vasatı olarak mayn umku 2 metreden yukarı çıkmamıştır. Hafif esliha olarak uçak defî topları, makinalı tüfek, bilhassa sumuncu kayış yaparak inen bomba uçaklarına, veya alçak uçan uçaklara karşı kullanılıp bu uçakların makinalı tüfek ve yüksek ışıallı paralayıcı bombaları ile mayn arayıcıları taciz eylediği zaman istimal olunur. Mayn arayıcı geminin kıç güvertesi daima boş olmalıdır. Çünkü ırgatlar, halatlar otter aletleri, metaforalar gayet serbest ve rahat kullanılmalıdır. Bu gemilerde vazife ağır olduğundan personalo istirahatını temin ederek iyi mahaller olmalı ve bu gemiler aynı zamanda takriben 30 mayn alabilmelidir. İşte bu gibi talepleri bize ancak hususi surette imal edilen mayn arama gemileri yapabilir. Bu husus için ekseriya hata edil-mekte ve « *Mädchen für alles* » sözü gibi torpitobot ve dest-royerlerden süratli ve güverte cihazları bulunan gemilere açık denizde mayn emniyeti vazifesi verilmektedir. Bu maksada uygun refakat gemileri Fransa, Japonyada yapılmakta olup açık denizdeki destroyerlerin bu vazifelerini bunlar yapacaktır. Aynı zamanda bu gemilerin denizaltılara karşı olan emniyeti de dikkat nazara alınmıştır. Motorbotların bu hususta istihdamı çok muvafık görünüyorsa da ancak bu hususu temin güzel lavalarla mümkündür. Çünkü, denizcilik kudreti ve sıaiseyri

çok azdır. Ve mürettebatın eshabı istirahatı çok fenadır. Motorbotlar ancak müstesna hallerde, dır, muhafaza altında bulunan sularda mayın araması için istimal edilebilirler. Savaşın sonra alınan mayın arayıcı (M) tipi gemiler numune olmuş ve Lofland hükümeti mayın arayıcı olarak « Viesturs » ve « Imanto » adlı ve 1,8 m. su çeken iki gemiyi 926 senesinde Fransız tersanelerine siparişte bulunmuştur.

İngilterede ise mayın arayıcı gemi olarak 928 - 931 senelerinde « Bridgewater » sınıfı 1050 tonluk ve 2 adet 10 s/m topu ve 16,5 not süratli olan ve kömür kazanlı 80 kişi mürettebi bulunan gemiler yapılmıştır. Buna ilaveten « Grimsby » sınıfı 6 adet gemi daha 933 - 934 senesinde yapılarak mayın arama bürosunda oldukça bir varlık son senelerde meydana gelmiştir. 918 - 919 senesinde yapılan 2,7 metre su çeken marş süratli 11 ve son süratli 16 not olan kömür kazanlı « Duncan » sınıfı mevcuttur ki bunlar halen vazifedelerler. Bundan maada deniz ihtiyacı olan üç adet Trawlern [1] kıtası da vazifededir.

Fransanın Akdeniz, Atlas Okyanusu ve kanal sahilindeki coğrafi vaziyeti itibarıyla mayın emniyeti vazifesinin ehemmiyeti gayet açık olarak görülmektedir. Derinlik hatlarının çok muhtelif olması mayın arama vazifesini bazan sahil ve bazan da güç yapmaktadır. - Akdeniz sahilinin büyük derinliği mayın emniyetini kolaylaştırır. - Marsilyanın şark sahilinde sahil imtidadı dince gayet yakın olarak 100 metre derinlik hattı imtidat etmektedir. Lıyon körfezinin şark sahilinde 100 metre derinlik hattı takriben 100 mil mesafeden geçmektedir.

Derin su mayınları istimali ile vazife güçleşmekte ve bu güçlüğü zaruretten fazla miktarda tabii mayına nazaran pahalı mayın istimalini mücbir olmaktadır. Atlas Okyanusu sahil 100 metre hattı 150 mil mesafeden başlar ve 50 metre hattı ise açık denizde 80 mildir. Burada girerek limanların başlıcaları « Bordeaux », « Lorient », « Brest » dir. Kanalda dahi 30 - 50 metrelik su hattı aynı Simaldenizi gerektirir. Burada muhım şifalılar « Cherbourg » dan « Dunkirk » e kadar imtidat eder. Fransa ihtiyacı olarak 916 - 920 de kullandı.

[1] Sürütme ağı çeken balıkçı gemisidir.

diği mayın arama gemilerini halen kullanmaktadır. Bunların silâhları iki adet 10 s/m lik olup bunlar vazife esnasında kendilerini kruvazör ve destroyarlara karşı korurlar. En yeni refakat gemisi 600 tonluk 934 senesinde bitmiş olan « Melpoene » sınıfı olup süratli 15 nottur ve yeni demozalı muakkipli CH. 1 - CH. 4 150 tonluk olup 20 not süratli vardır ve hafif arama aletile teğhiz edilmiştir. Gelecek senelerde tecrübe edilmiş 400 tonluk bir tip inşaatına başlanacaktır.

### Yeni mayın arayıcılar

Devlet	Adet	Hissim T.	Ton	Sürat	Edihası
İngiltere					
« Hulse »	27	915/919	710	16	1×10 s/m 1 Flak
« Bridgewater »	14	929/932	1050	16,5	2×10 s/m
« Halcyon »	5	933	900	16,5	1×10
« Grimsby »	6	933/934	1060	16	1×10 Flak 2×12 1× Flak
Fransa					
« Alsie »	11	917/918	600	21	1×10 s/m
« Arras »	25	920/923	600	21	2×10 «
« Deligente »	21	919	300	15	2×10 «
« Granit »					
« Melpoene »	12	932/934	600	15	
CH. 1 - CH. 4	4	931	150	20	1× 7,5
muakkipleri					
Yeni inşaat		934	400	?	?
İtalya					
« Ostia »	6	919/925	600	15	2×10
« Cotrone »	3	918/920	534	11	1×7,5
R. D. sınıfı	38	916/921	150	13	« »
Amerika					
« Lark »	39	918/920	840	14	2×7,6 Flak



Devlet	Adet	Hitam T.	Ton	Sıra	Eslihası
Japonya					
« № : 1 - 6		918/922	615	24	
9,10,13,14	10	929/933			
« Ashikaki »	12	913/920	430	12	
« № : 15 - 18	4	935	500	20	
Hollanda					
« A - D bot	4	929	170	14,5	
I - IV bot	4	916	230	?	
Danimarka					
Mayn botu	10		50	12	
İsveç					
« Sprangern »	3	918	160	11	
« Karakol gemisi »	16	909/911	105	25	
« Jägaren »	4	932/933	250	24	2x7,5

Japonya Fransa'nın aynı yürüdüğü yoldan yürümekte olup hususî surette diğer vazifeler yanında mayın arama vazifesini yapmağa muktedir olabilecek refakat gemileri yapmaktadır. Rusya ve Birleşik Amerika cumhûyetleri son dünya savaşındanberi hiçbir mayın arayıcı gemi yapmamışlardır.

Küçük bahrîyelerden İsveç 933 senesinde yeni mayın arayıcı gemiler vazifeye ithal etmiş ve 4 adet karakol gemisi, Jägaren sınıfı 250 ton 1,8 metre ve pervanesinin alt kenarı su altında 2, 4 metrede bulunan gemiler yapmıştır. Bunun eslihası iki adet 7,5 s/m lik uçak defî topu iki adet 2,5 s/m lik makinalı tüfek ve iki su bomba atma tertibatına maliktir. Kıçta iki matafora mevce olup bu mataforalar otterlere aittir. Çer halatını almak için kıçta güvertede stimle müteharrik iki vega vardır. Mürettebatı 40 kışiden ibarettir. Bu gemi savaş tecrübelerine göre yapılmış ve maksada çok uygun olarak inşa edilmiştir. Bu botlarda savaş tecrübeleri kıymetlendirilmiştir.

Mayın emniyeti doğrudan doğruya limana girecek noktalarda ve geçitlerde tıpkı büyük savaşta olduğu gibi yardımcı mayın arama gemileri vasıtasile icra kılınır. Bu maksada balıkçı ge-

mileri çok uygundur. Bu gemiler inşaatında bunların süratlerini yükseltilmesi ve su altında vukubulacak işiiallere karşı gemi gövdesinin kuvvetli yapılması hususları bahrîyeyi enterese eder. Bu cins gemilerin tüzümü ve faideleri çok büyüktür. İngiltere « Scapa Flow » da bunlardan 48 « Cremarty » adlarında 18, « Dover » önünde 70, Akdenizde 423, kanalda « Noredden - Falmoza » kadar 824, İrlanda sulasında ve diğer sahillerinde 552, sahillerinde Şetland ve Orkney adalarında 1230 balıkçı gemisi cenvân - 3165 gemi kullanılmaktadır. Balıkçı gemilerinden sonra küçük gemiler ve yedek gemileri istimal edilmüşlerdir ki bunlar 1,8 - 2 metre su çeken 50 tonluk en aşğari 6 not çekme süratine malik tekelerdir.

Mayın arama ve tarama vazifesinin bazı hususları tayyareye istimal ettirilir. Savaş tecrübelerine göre bu uçaklar mayın mabiyasını nihayetlerini ve istikametini tesbit etmek suretinde bunların işlevini hafifletir. Bu faide çok azdır. Verilen mevkiiler tam ve sabit olarak seyrüsefain kaidelerine göre verilmiş mevkiiler değildir. Uçakların faaliyeti suyun rüyet şartına tabiidir. Bu rüyet muhtelif denizlerde muhtelif surettedir. Uçuş irtifakı, ziya seraiti ve hava vaziyeti mülahazası bir rol oynamaktadır. Devvar kanallı - Autogiro - uçak bize burada bazı yenilikler meydana getirmiştir. Bu cins uçaklar oldukları yerden yükseldikleri cihetle iyi bir tarassut imkânı, yüksek süratle su üzerinden uçan diğer sistem uçaklardan daha fazladır. Bu uçaklar aynı sepetli balonlar gibi çalışır. Fransız mayın teşkilâtı Akdenizde ve japonlar ise Japonyada bu hususta tecrübeler yapmaktadırlar.

Diğer usûl olarak mania kırıcı gemiler istimal olunur. Ve aynı zamanda baş otter aletleri istimal ederek hem kendi ve hem de kafilenin ileri seyrini tahiti emniyete alır. Bunlar 900 - 6000 tonluk mayın isabeti halinde yüzmeye kudretini kaybetmeyecek şekilde yüksek adatte su geçmez bolmeli ve makine ve kazan daireleri takviyeli tecim gemileridir. Mürettebat mevkileri diğer gemilerde olduğu gibi baştaşıfta değildir. Bu kırıcılarda faideli bir ömür elde etmek için her nekad muvazenesi bozarsa da kum alınıp. Aşağıdaki mevât imla mevkilerine doldurulur: -

Dahilbötüm üzerine kalbur şeklinde ağaç destekler arasına 1,5 metre irtifaında kum doldurulur. Bu ağaç destekler okadar sık konur ki konan kum bir taraftan diğer tarafa kaymaz.

Bundan sonra bunun üzerine güverteye kadar dikine olmak üzere boş fişlar konur ve bu fişlar arası kum ile doldurulur. Kum ve bunun üzerine ağaç desteklerle döşeme tahtası teşkil olunur. Ağaç fişlar yerine ağaç destekler kullanmak daha faydelidir.

Bir mayn isabeti halinde ağaç destekler ve boş fişlar ıstıalden mütevellit gaz tazyikini tenkis eder. Kum ise ağaç desteklerin yanmasını tahdit eder. Bu doldurulmuş mevkî serbestçe hareket eden su kütlelerinin toplanmasına mani olur. Geminin baş musademe bölmesi ağzına kadar ağaçlarla doldurulur. Ağaç doldurulmuş olan bu mevkilere tahliye tertibatı konmuş olup bu tertibat sayesinde tahliye gemileri tarafından suyun tahliyesini kolaylaştırır. Ambar kapaklarını su sızdırmaz derecede desteklemek pratik bir usul değildir. Çünkü gaz tazyiki yukarıya doğru kolayca kaçırılmalıdır.

Bu usul ile her ne kadar mania da bir delik açmak mümkün olursa da sığ sularda istimalinin tehlikeli olması ve pahalı olması ve hıllhasa sığ sularda batması halinde seyrüsefer yolunu kapaması gibi mahzurları vardır.

Savaş sonunda mayn tehlikesini bertaraf edecek olan bu teşekküller umumiyet itibarıyla dağıtılmış esas olarak sulhte çalışmak üzere küçük bir kısım muhafaza edilmiştir.

Savaş zamanında İngiliz teşkilatı - 7 - muntakaya ve - 9 - balıkcı gemisi istasyonuna tefrik edilmiş ve her bir muntaka emri altında bulunan personal ve materyali lâyıkile kullanma için ayrı bir komuta altına verilmiştir.

Balıkcı gemi istasyonları dahi « Cromarty », « Firth of Forth », « Humber », « Harwich », « Nore », « Dover », « Portsmouth », « Portland » ve « Devonport » mevki - lerinde idi. Her bir balıkcı grubu başında bir müfettiş bulunur. Bu müfettişler bu yardımcı mayn arama teşkilâtının başları olup bunlar asker olmayan personal ve materyaldir. Bunlar ancak admiralının mayn teşekkülünün direktifleri da-

hilinde çalışır. « Portland » da bir faal mayn arama filotillası mevcut olup bunların personalı sureti mahsusada okunmaya tabi olarak yetiştirilmişlerdir. Teknik terakkiyatın takibi de « Vernon » da torpido mektebi tarafından ifa edilir.

Savaş esnasında Fransada mayn arama teşekkülünün merkezi deniz kurmayının birinci bürosu teşkil ediyordu. Fransa sahilleri 4 muntakaya ayrılmıştı: « Kanal », « Atlantik », « Afrika » ve « Akdeniz » de bulunuyor ve her bir muntaka bir deniz komutanının emri altında bulunuyordu. Kanaldaki mayn üsleri « Dunkirchen », « Bonlogne », « Havre » ve « Cherbourg » « Saint Brieux », « St. Malo körfezinde », Atlas Okyanosu sahilinde: « Brest », « Lorient », « La Rochelle », « Bordeaux » ve Akdenizde « Port Vendres », « Marseille », « Toulon », « Nizza », « Villefranche », « Korsika » Afrikada ise « Sfax », « Biserta », « Algier », « Oran », « Marokko » mevkilerinde idi. Her bir muntaka kendisine mahsus gemi ile birlikte personala malikti.

Bu teşekküllerin savaşta malzeme ve personal ihzaratı Millî Müdafaa tarafından temin edilir. Mayn kursları 6 - 8 hafta devam eder. Ve nihayetinde imtihan icra edilerek mayn personalı teşkil edilmiş olur.

Mayn fırkalarını teşkil eden gemiler 8 - 12 - 14 adet kadardır. Yedek subayları bu partilerin şefleri olurlar. Bu haldeki en büyük faide bu sivil personalı ve gemilerin devamlı surette elde bulunmasını bunların mevkii hava ve seyrüsefer şartlarını iyi bilmeleri ve bunlarla unsiyet etmiş bulunmaları, müteaddit tecrübelerle müsteniden bunların mayn hizmetinde istihdamları çok faydelidir. Ve hususi talimler ve tecrübelerde bu teşekkülün kıymet ve ehemmiyetini artırır.

Savaş esnasında İtalyan sahillerinin muntaka taksimi ise: « La Spezia » « Maddalena », « Tarent », « Venedig » mevki - lerinde idi. Mayn arama gemi kafileleri 4 gemiden ibaret olup böyle iki veya üç kafile ise bir grup teşkil ediyordu. Her bir kafiledeki iki gemi tam personal ile hizmette istihdam olunurdu. Her bir muntakada yardımcı mayn arayıcılara rehberlik etmek üzere erbaşlar kursa sevkolunur. İtalyada ise İngiltere ve Fransada olduğu gibi büyük mikyasta balıkcı

gemileri filotillaları bulunmadığından bu sureti hareket mahzurludur. Personal ve materyal için muntaka istasyonu şelleri mes'uldür. Mayın arama hizmetlerinin teknik hususları dahi Romadaki Bahriye nezaretinin denizaltı silâhları bürosu tarafından tedvir edilir.

Danimarka dahi kendi salıhlarını böyle muntakalara tefrik atmış olup bu muntakalar da şunlardır. « Suid », « Samsø », « Smøland », « Büyük Belt », « Küçük Belt », « Katakatin şimal kısmı ».

Sulhte iyi bir suretle tertip edilmiş olan teşekküller savaş teşekküllerinin süratle ve tereddütsüzce meydana gelmesine yararlar. Bu işler çabuk ve kolay yürümelidir ki, savaşın her anı başlangıcında taarruzi mayın atma vazifesi bu tecrübeli ve serj galışın mayın arayıcıları tarafından fâideli olarak beklenir.

Tek bot cihazı için arayıcıların teşkil ve tensiki hususunda gruplar üç bottan teşekkül eder. Rehber bot önde diğer botlar biri sancakta ve diğeri iskelede kıçomuzlukta mevki aldıkları gibi aynı zamanda da rehber botun arama otterlerinin 50 metre haricinde mevki alarak seyretmelidirler.

Bu teşkil 3 grup tarafından her tarafa hareket kabiliyeti ve dönüş hususu mümkün olacak şekilde icra edilir. Bu husus İngiltere, Fransa ve Amerikada müstamel olan şekildedir. Şamandıra vasıtaları arkadaki iki grubun gerisinden seyrederek, Bu teşkil çok kolay bir teşkil olup, 3 grup meyilli şekilde kıç sancak ve iskele omuzluk halindedir. İkinci, üçüncü grupların rehber botları öndeki grubun ( otter ) lerinin 50 metre açığında mevki alırlar.

Bu teşkil arama hususunda mayının unukı oldukça derinde olduğu zaman istimal olunur. Eğer mayın tarlası çok sık ve mayın arayıcı ve tarayıcı botların sukesimleri mayın iştial tehlikesine maruz ise ikinci ve üçüncü gruplar rehber botları önderindeki otterlerinin iç tarafında bulunurlar. Ve mesafe 100 metreye kadar büyütülür. Bu teşkilin bir diğer nev'i savaş sonlarında İngilterede ( Oropesea ) yardımcı kruvazörü tarafından yapılmış olup buna « **Oropesea** » arayıcı sistemi tesmiye edilmiştir. Arama teli yalnız bir cihatten atılmış ve iki arama teli birbirine bağlanmış ve bağlandığı noktaya bir şamandıra

bağlanmış olup bu şamandıranın vazifesi arama telinin kırılabire batmasına menetmektir. Her iki arama telinin uçlarında da arama otterleri konmuşdur. Bu sureti tertip bilhassa akıntılı sularda kullanılır. Ne zaman akıntı mayın tarlası üzerine fazla büyük ederse bu suretle müessir bir tarıma genişliği elde edilmiş olur. Atılmış olan şamandıralar arasında seyir çok basittir. İkinci ve üçüncü grup rehberleri öndekilerin otterlerinin iç tarafında seyrettiklerinden her nekadare memnuniyetle işler de mahzurı ise bu teşkilin özneliğindedir.

Çift bot aletile esas teşkilde gruplar 6 gemiden ve üç takımdan teşekkül eder. Herbir takım önde diğer takımlar sancak ve iskelede kıçta 250 - 300 metre mesafede mevki alırlar. Çoşuk botları yekdiğerine 25 - 30 metreye takarrup ederler ki bu suretle tarıma telini emarevelli kullanırlar. Şamandıra vasıtaları kıçta vasatı bulunurlar.

İngilterede gruplar üç bottan ibaret olacak ve her birinde batında olacak tarımlar yapılmış iyi tecrübelerle ve çok fâideli olarak kullanılmıştır. Birinci gruba arkasında ikinci gruba 250 - 300 metre mesafe ile takip etmekte çoşuk botları yekdiğerine 25 - 30 metreye kadar takarrup olmaktadır. Bu teşkilin seyri çok güçtür. Bilhassa dönüş çok güç olup çok talim yapmak ictiza eder. Sığ sularda ve ağırlı süratlerde bu teşkil lavye olmur. 10 metreden aşağı umuklarda arama daima güçtür. Mayın tarıması hakkında nazari kaideler konuşmaz ve pesûkte bu husus bilhassa vazife icrasında bir esas teşkil edemez, herveçliyi bazı emsallerdeki salâh şerâhine, derinlik emsaliine, seyrüsefer geçişlerine, rüzgâr, hava ve akıntı cereyanlarına tâbidir.

Mayın arama nev'i, tabiiyati maksada, mevzi alması ve şerâhine, havaya ve seyredilen geçit ve yollara tâbidir. Bu hususta pratik ve amelîyati talhassa mühündür. Nazariyat bu işlerin icrasında bir hazırlık teşkil edebilir. Fakat bu nazariyat ancak bir esas teşkil edip bunun kullanışlı bir hale gelebilmesi için uzun talimler yapılmasına lüzum vardır.

Mayın mekleplerinde düşmanın mayın tabiyesi hakkında bir hazırlık yapılması çok mühündür. Bu suretle düşmanın ne tarzda



mayın doktuğu maniasının vüs'atı hakkında karar verebilmek imkânı elde edilmiş olur.

Mayın silâhı diğer silâhlarla yapılan mukayesesinde savaşları sonraki anten ve ağırlık tertibatı meydana çıkan teknik inkişafa rağmen yine basit ve sade bir silâh olarak kalmıştır. Bundan başka bu silâhı kullanacak personel de miktar itibarıyla azdır. Fakat bu silâhı muvaffakiyetle kullanmak için kendi mayınlarının hususi hassaslarını iyi bilip ve silâhının yetişme ve kıfayettli subaylar bulundurmamak icap eder. Aksi takdirde bu silâh Amerika deniz subaylarının şikayet ettikleri gibi üvey evlât masabesinde kalır.

Mayın silâhının ehemmiyeti ve buna karşı defî silâhları hakkında « Lloyd Georges » kısaca demiştir ki: - Çanakkalede bir sıra mayın ve İngiliz arayıcılarının buna karşı muvaffakiyet-sizlikleri ve beceriksizlikleri 18 - Mart - 1915 bezimet ve ricatinin sebebini teşkil etmiştir.

Mayın savaşı için materyal ve personel hususunda lazımge-len ihzarat evvelki devirlere nazaran daha mühimdir. Zira, elde edilen savaş tecrübelerine nazaran bir anda düşmanın sayısız derecede mayın dökceği ve muvaffak bir arama vaziyetini yapabileceği hesaba katılmalıdır.

Çeviren:

Dr. Bah. ABDURRAHMAN BENLİOĞLU

## Son Karadeniz seferimde ölümle karşı karşıya

**B**üyük savaşın üçüncü yılıdır. Rus orduları Kafkas cephesinde büyük bir başarıya hazırlanıyorlar. Müttefikimiz Türkler bu dağlık uzun cepheyi metanetle tutuyorlar.

Avusturyanın Pola savaş limanından altın para ve cepane yükliyerek Trabzon'a mücahit seferi. Sınısıya teslim edip dön-müştüm. Bu sefer provaya İstanbul çıktı. Haliçte kısa bir tervakkattan sonra U 38 le Karadenize yol verdim. Maksat rus-ların Kafkas cephesine denizden nakliyatını vormaktı. Boğaz-dan çıkar çıkmaz şile bir yıldız fırtınasıyla karşılaştım. Denizle göz yüzünden başka bir şey görmeden Kafkas sahillerini bul-dum. Planda gösterilen yerde rusların yolunu beklemeğe baş-ladım. Serri rüzgâr şiddetini kaybetmiş, güneş ziyasını yeşil su-lara aksettirmişti. Fakat biz su altında temiz havadan mahrum-tuk. Tekne içinde sıcaklık 50 dereceden aşağı düşmüyor. Vü-cudumuzdan ter akıntı halinde boşanıyor. Hepimiz baş ağrısı ve nefes darlığından muztarız. Herkes işinin başında fakir kimsenin ağır bir bıçak acıyıacak halde. Barınmızdan soluyor-ruz. Parlak güneş nöbetini donuk aya teslim edip ufken altına neli. Gündüzkü zahmetin acısını çıkarmak için artık sırtaltını beklemliyiz. Hasretimize kavuştuk. Su üstündeyiz. Üçerleri-mizi karlı dağlardan gelen temiz ve serin hava ile doldurup boğaltıyoruz. Kafkasın bu şirin kıyılarında gecenin başka bir letafeti var. Sık ormanların besrettiği çam kokuları içinde ara-sıra kurbaga sesleri sükuneti ihlâl ediyor. Dağların karlı tepe-leri bu aydınlık gecede ıtırıyor ve eteklerindeki villalar ışıktan yapılmış bir zincir halinde görünüyor. Görülmemek için sahile çok yaklaşıyorum. Gündüzsayın altında, gece üstünde yaşıyarak bir kaç gün geçti. Gece yarısından sonra rüzgârı yorgun bir

halde uzanmıştım. Vardiya subayının kuvvetli dürtüşleriyle uyandım. Bir konvoy görünmüştü. Hemen kuleye çıktım. Periskop başına geçtim. Üç vapur bize doğru geliyordu. Vapurlardan en büyüğü rusların gömüllü tecim filosuna mensup olsa gerektil. Konvoyu yaklaşmak üzere yol verdim. Öğleye doğru horcum mesafesini bulmuştum. Büyüğümü hedef alarak bir torpido yolladım. Biraz sonra bordasında sarı dumanda karışık su süzünü yükseldi. Ve batması on dakikadan fazla sürmedi. İsabeti gören ötekiler fevkalâde bir telaşa baştancaya ettiler. Mürtelebali şaşkın bir halde denize atlıyarak karaya can atılar ve sok orman içinde kayboldular. Karaya bindiren vapurlara, su üstüne çıkarak top ateşi açtım. Birisinin sukasiğinde delikler açılınca topçularını ikincisine nişan aldılar. Bunun yanıması kolay oldu. Çünkü mazot yakıyordu. Bu esnada topçu arlarından birisi denize düştü.

Bunu kurtarmak üzere lazımgelen komutaları verirken gözlemlerimden biri yakında periskop gördü. Bu umutmadık bir tehlike idi ve bizi pusuya düşürmek isteyen bir rus Dz. Altı gemisi olacaktı. Dümene sancak alshanda komutanla bu vakisiz ziyaretçiye provamı çevirdim. Tam yolla mahmuzlamak üzere üstüne yürüdüm. Bir de ne göreyim? bize korkunç dakikalar yasatan periskop lertan geminin felâketzedelerinden bir beygirin kafası değil mi? Zavallı mahluk hâlâ yüzüyordu. Onu kurtardıktan sonra, besliyecek ne arpa ne de samanım vardı. kaportadan tekne içine almak ta şüphesiz mümkün değildi. Bu kara kayvanımı mukadderatına bırakarak telâssiz yüzmekte olan askerimi kurtarmak üzere sokuldum. Bu esnada sahilden tafele ateşi açıldı. Bu baskın ormana sığınan rus gemilerinin marifeti idi. Ormana bir kaç mecmi savarmak suretile sükûtu tadaya muvaffak oldum.

Sabahın alaca karanlığında başlayan faaliyetimiz, üstünden saatler geçmiş şindi güneşin gurubu yaklaşmıştı. Artık bu sularda mevcudiyetimiz meydana çıkmış ve kendimizi hoşuna sıkıntıya sokarak sualtında saklamak modası geçmişti. Bu sebepten su üstünde sahili takiben seyir başladım. Bu muntakada ruslar hımmalı faaliyetle yol yapıyorlardı. Kazak süve-

rularını bu toprak içinde amelayı küme küme işe sevk ettiklerini görüyordum. Dürbünümü bu işçi kafilelerine çevirerek dikkatle baktım. Bunlar yanılmıyorsa bizim esir askerlerimiz dedim. Yanımdaki vardiya subayını da bunu tasdik etti. O zavallılar bizi bir rus denizaltı gemisi zannederek aldırış etmiyorlardı. Çünkü bayrak çekmemiştik. Yol inşaatına çimento taşıyan büyük bir yelkenliyi çevirip top ateşle batırdığımız zaman bizim kim olduğumuzu pek ala anladılar. İçlerinden bir kaç kıydaki sandala doğru koşular. Sandala denize dayanıp küreğe sarıldılar kurtuluş sevdası ve hasret onları bile bile tehlikeye atıyordu. Kaçmak isteyen bu biçareler kazıkların yayılma ateşi altında dommeğe mecbur kaldılar. Vatandaşlarımızı beyhude öldürmemek için kazaklara top ateşi açmadım.

Ertesi sabah Gakrı kasabası civarında bir plânı önünden sualtı sevrile geçiyordum. Kumsalda ve denizde rengârenk kıyafette canlı bir kaynağa vardı. Periskobu vardiya subayım Wendladı verdim. Yanbaşımızda geç bir erkekle bir kız bizim mevcudiyetimizden bilizber yoxuyordu. Bu salilde muhtesem bir otel bulunacağını aklımdan geçimmemistim. Yazıkki erkertası çalmıyordu. Latif manzarayı görmek için aşağıdakileri birer birer periskop başına çağırıdım. Gözünü periskoba dayayanın ağız da belikte açıyordu. Yalnız bir yedek erbaş evet borası Gakridir istel diye murıldandı ve peşinden bu bayalıde bir alman firması lüzumünde havat bat inşaatında çalıştığını ve kasabada uzun müddet oturduğunu, eski hatıralarını tazeliyerek anlatı. Herkes periskoptan dışarıyı doya doya seyretnisti. Periskoba tekrar gözümü dayadığım zaman genç yüzücüler pek yaklaşmışlardı. Nazarı dikkatlerimi celp için periskobu tam yukarı sürerek çevirdim ve süratle aşağı gectim. Gençler bunun farkına vardılar ve büyük bir bayecanla çırpınarak sahile kaçmaya başladılar. Berrak sularda müsterihane banyo almakta olan bu çifti urkölerek sahili terkettiler.

Şimdi periskop başında ufku gözletiyorum. Yurulunca vardiya subayının keskin gözlerinden istifade ediyorum. Periskopta o vardı. Bana ufukta duman belirdiğini haber verdi. Ben de laktım ve o tarafa doğru yol verdim. Yaklaşınca bunun bir

transport olduğunu anladım. Görünürde topı olmadığına her ikimiz de müttelifan karar verdik. Bu cıvıtkâr gemiyi su üstüne çıkarak top ateşile hıklamaya karar verdim. Onuyla sahile arasma girerek kaçmasını ve karaya bindirtmesini güçleştirdim. Buna müteakip su üstüne çıkarak ıhtar mermisini savırdım. Transport evvelâ sahile doğru dümen kırdı. Fakat ikinci mermi yakınına düşünce durmağa mecbur oldu. İyice yaklaştım. Asker yüklü idi. Telâş tasavvurun fevkindâ idi. Mücadara partisi yollamak üzere iken arkamızdan birdenbire top ateşine uğradık. Ne oluyor? Gakri bir sayfiye yeri. Burada istihkam mı var? derken plâjın büyük oteli önünden çıkan barut alevi ve dumandan oradaki bir bataryanın bize ateş ettiğini gördüm. 10.5 lûğu o tarafa çevirerek kısa zamanda o münasebetsiz sahra bataryasını susturdum. Eger otel hasara uğradı ise elbette kâhhat toprakları oraya yerleşiren batarya komutanında idi. Keza otelde ve plâjdaki maddatların da bent mazur görünmeleri lâzımdı. Zira ben onların her hemşiresini evvelce periskoplarla ürktürerek nazarı dikkatlerini celp almışım. Karadaki işi bitirerek transporta döndüm. Onu batırmak vazifesidi. Fakat içindeki müdafaaadan mahrum askerleri göz göre göre öldürmemek için Gakrıda gelişmiş rusça bilen yedek arbaşımın onlara gemiyi terk ederek yakın sahile yüzmelerini ıhtar ettim. Buna muvafakat eden yoktu. Hepsi de müsellahtı. Biz de gemiden ancak 50 metre açıldık. Silâla sarılsalar her halde bizim için de hoş bir manzara olmalıydı. Süksemine ateş açılmasına emrettim. Kaçan yüzünü elleriyle kapayan, çantasını telâşla çıkarırmayan bu kara uşakları mermilerin infilâkı karşısında can havlıla mukabil taraftan denize atılmaya başladılar. Berivandan onlara tahlisiye sandallarını indirmelerini, sırtlarındaki ağırlıklarını ve çizmelerini ve elbiselerini soyup suya öyle atlamalarını bağırarak teblih ediyordum. Lâkin tahsisatlerine kulak vermeye vakitleri yoktu. Güvertede herkes birbirine girmişti. Tayfâlardan bir kaç bu hercümere içinde ne sandal indirebildiler. Acemi asker bunlara hücum etti ve hatırdı. Su yüzünde muhtelif eşya, şapka, çanta ve ceket yüzyıyordu. Boğulmakta olan yüzlerce insanın modat iddaları ve vaveylaları

etrafı kaplanmıştı. Elimde bunlara yardım için hiç bir gere yoktu. Bu felâketzedeleri kurtaramadıktan sonra artık burada işim kalmamıştı. Transport ta yavaş yavaş suya gömülüyordu. Mürettebatına asabını fazla tahrik etmemek için ölüm sahasından su üstü sayrile uzaklaştım. Aynı zamanda bu sahadan göz önünde ufku arkasına çekilip gitmem Gakri ahâlisine denize dökülen askerleri sandalla gelip toplamak cesaretini verecekti. Bundan sonra bu sularda nakliyat tehlikeli olacağını ruslar anladılar.

Sabahın akşama kadar su altında hoşuna hıklamak sınırlarımızı geriyordu. Düşman gemi armadolarına tonajları defterlerinden sildirmeye alışmıştık. İşsiz günler bizim için hakiki bir tembellik oluyordu. Karadenize çıkınca kadar genel alınan denizaltı gemileri içinde tonajları denize gömmekte rekor bizde idi. Şimdi bu sularda işimize kesat gelmişti. Lâkin ne çare harekât programını aynen tatbik etmeye mecburdum. Hareketsizlik istihvaya da mâni olmuydu. Önümüze gelen yemeyi tatmadan temdiyemiyorduk. Yarıya tekrar mutfağa geri gidiyorduk. İstirahatçı vardıyanın ranzalarında sağdan sola dönerek canlarının sıkıldığını hissediyordum. Bu arada en büyük dileğim kuvvetli bir düşmanla karşılaşmaktı. İstedikim olmuştu. Fakat ölümle karşılaşacağım hatırıma gelmemişti. Ufukta her konvoy göründü. Sokuldum. Bu konvoy bir muhrup refakatinde kurşun renkle bir yat ile kabadayı bir nakliyeden müteşekkildi. Deniz çok sakındı. Konvoy hemen hemen bulunduğumuz noktaya doğru geliyordu. Beklemekten başka yapacak bir iş yoktu. Konvoyun sahil tarafında bulunmak en muvafıktı. Evvelâ muhrup periskop içinden geçti. Peşinden nakliye usan hatırdı. Zamanında torpitörü ateşledim. Mesafe 400 - 500 metre idi. Atış müteakip süratle 30 metreye komutasını verdim. Düşman aünde rotam sahile amuttu. Gemiyi sahile muvazi tutmak için dümeni kırdım. Bu ane kadar her şey yolunda gitmişti. Tekne birtenlere evvelâ hafif, ikincisinde kuvvetli bir sedeme ile sarsıldı. Dibe oturmuyduk. Manometre 11 metre gösteriyordu. Her iki makineye yarım yol tornistan vurduğum gemi kamaldanmadı. İkinci ledbir için komuta vermek üzere



iken şiddetli bir taraka bütün vücudumuzu sarıdı. Kulağlarımızın zarı patladı zannettim. Bir kaç saniye hiç bir şey düşünemedim. Bütün lambalar sönmüştü. Yarımadaki şifalıdan kule perçinlerinden biri fırladığına hükmettim. Komuta telgrafları da bozulmuştu. Biraz sonra evvelkinden zayıf bir patlama daha oldu. Seyir gediklisi bu bizim torpitomuzun infilakı dedi. Gemiye santralidan idare etmek için aşağıya indim. Kuleye yüzbaşı Heller atladı. Ve şimdi düşman muhribi üstümüzden geçti. Kule lambamızdan omurgasını gördüm dedi. Bölmeleri muayene ettirdim. Mukavim tekne de su sızdırıp yer yoktu. Bir kısım erat makine daresinin bolme kaportası önüne yığılmıştı. Makinist erbaş onları kaporta ağzından kovuyordu. Kuleden Heller muhrip geliyor... Geçti... diye bağırdı. Ellerde yedek lambalar Kule - Santral Kaportasına gözümüzü dikmiş bekliyorduk. Bu sırada kuvvetli bir infilak daha oldu. Her şeyi alt üst etti. Santralida bir kablo kopmuş sallanıyordu. Bu hayra nâmet değildi. Kablo kopmaktan sonra perçinlerin fişlememesine imkân mı vardı. Bu takdirde tekneve hücum edecek suyu bakalım nasıl yenecektik. O zaman artık genel sarnıçlara hava verip yukarı çıkabilirsek ne âtâ... Buna muvaffak olamazsak hayatımız Karadenizin bu şark köşesinde sona erecekti. Heyecan genel idi ve son haddine gelmişti. Tenyinat arzısı izale edildi. Lambalar yandı. Ümit biraz aetir gibi oldu. Elektrik subayı makinistile kıça koştu. Kaçtan elektrik motorları durdu raporı geldi. Başımızın üstünde dolayan belâ def olup gitse gemiyi derin suya sokmak güç olmayacaktı. Fakat bombalar altında hâlâssa 11 metre gibi sığ suda çalşın pervane suları da yerimizi belli edebilirdi. Fakat çaresiz bu menhus noktadan biran evvel uzaklaşmak için makine kuvveti lâzımdı. Yoksa burası mezarımız olacaktı. Arıza izale edilerek motorlar tekrar çalışmaya başladı. Manometre 11 metredle sanki mablanmıştı. Yüzbaşı kuleden dikkat... muhrip diye tekrar bağırdı. Bir patlama fakal evvelki kadar şiddetli değil... Tekneden uzakta boşuk bir infilak. Şimdiye kadar tekneye isabet olmamıştı. Uzun dakikalar geçti. Galiba belâyı başımızdan savmış olumû atlatmıştık. Periskoba sürüp etrafı tarassut etmek istedim.

Periskop ilemiyordu. Memoiri makinist arızayı bulup izale etti. Periskoba yukarı sürüp etrafa seri bir göz gezdirdim. Hayrette gördüm ki geminin vaziyeti sahile muvazi idi. Evvelce gemi sahile muvazi iken pusulaya bakmıştım. Hücumdan sonra dönmüş esnasında pusulabozulmuş bu sebepten gemiyi sığ sudan açmak için makineye verdiğim tornistan komutası ile gemi dipte sahile muvazi vaziyette sürünmektен başka bir şey yapamamış. Devkal makineleri tamiyol ileri ve dümeni iskele alabanda attım. Çarkıbaşı tornistan manevrası için kıça fazla tıram yarışı için lato yolda geminin kafası su üstüne fırladı. İşte tamamı koyroğu şimdi kopacaktı. Düşmanın 300 metre önünde laşımız şamanlıra gibi su üstünde gidiyorduk. Azraflın pençesine kendî ayağımızla düşüyorduk. Rus muhribi şimdi bize bir torpido salıyormuş idi ve bu da onun hakkı idi. Herkes tam başı süratli başa tırmı. Her iki makine stop komutalarını birbirini korıladı. Bu suretle geminin başını zoraki aşağı çektiler. Sonra her iki makineyi soniyol işlettim. Manometre harekete geçti. Derin sulara gidiyorduk. Ruslar her nedense üstümüzde çalşınmadılar. İki dakika sonra gemi 20 metre derinliği bulmuştu. Şimdi ölüm çağırıcı dakikalar geçmiş yerine neşe ve sevinç kaim olmuştu. Ahcudan bir kadeh konyak istedim. Şişe koltağında büyük bir su bardağı ile gülererek geldi. O ne tatlı ve leziz yudumlardı. Sanki hayısta yeniden kavuşuyordum. Periskop umkuns çıkıp etrafı gözden geçirdim. Ölümdezi kuruluşumuzu nakliyye isabet ettirdiğim torpitoya borçluyuz. Torpido nakliyyemizi can damarına vurmuştu. Muhrip bize bomba atarken nakliyye batmış ve içidekiler denize dökülmüştü. Muhrip tepemizde bir kaç bomba attıktan sonra denizdekileri toplamak kaygısına düşmüştü. Biz de işte bu fırsatın istifade etmiştik. Bu son Karadeniz seferimizde 4 vapurla bir yalkeşli batırmıştık. Akdenizdeki arkadaşlar bizi geride bırakmışlardı. Karadeniz diğer savaş sahalarına nisbette tenha idi. Tekrar Akdenize çıkmak için müsaade edilmesini amiral Seşoodan rica ettim. İstanbulda U 38 zi iyi bir overhauldan sonra Çanakkale den dışarıya açıldı.

Çevrenin mütaleası, Yüksek vak'ının kâhramanı kaptan Max Valentiner büyük savaşta muvaffak olan altmış denizaltı gemilerinin en marifetlerinden biridir. En fazla Akdenizde hareket yapmıştır. Batırıldığı gemi adedi itibarıyla ikinciliği kazanmıştır. (300.000 tondan fazladır) Teğmenliğinde dalgaç olarak kaldırılan gemisi, Vulkanda batırılmış ve talim esnasında kazaya uğrayan U 3 denizaltı gemisini kurtarma ameliyesinde muvaffakiyeti görülmüştür. Marmarayı denizaltı gemisinde top silâhına büyük kıymet vermektedir. Bu nokta nazarımda haklıdır. Çünkü hatık vaziyeteki bir denizaltı gemisinin iç lakasına düşman mermisinin isabet ihtimali azdır. Kezâk bir denizaltı gemisinde torpido miktarı mahduttur. Uzun bir sefere çıkan denizaltı gemisi torpidosunu tasarrufla kullanmak mecburiyetindedir. Max Valentiner hücumlarından mütevellut bir kısmın top muharebesiyle yapmıştır. Karadenizdeki bu seferinde hakliyye sahil tarafından hücum etmesi haddi zatında düşmanın ummahî ciheli itibarıyla tabiessâ muvaffak ise de dibe oturma hâdisesine elindeki haritanın mühtemel mesala intası da sebep olsa gerekir. Binaenaleyh iyi biliniyken düşmanın salihlerinde ihtiyatlı hareket lazımdır. Bu gibi hallerde nasos elektrikli iskandil ve akiseb miknatıslı pusulaları çok işe yarayacağı aşikârdır.

Dümen kurtulmak için hâliyatındaki tornistanı manevrası esnasında çarkıbaşının yaptığı leça fırlatma, sonradan geminin hakiki vaziyeti anlaşıldıca torpyol deri ve alabanda dönen manevrasıyla bütün müvazenesine yapacağı tesir fâid geminin fazla kıçlanacağı bu manevraya teşebbüsleri arıta düşmülebilecek muhkab tedbir alınmak lâzımdır. Bu noktada hem çarkıbaşı hem komutan yanılmıştır. Maamafî azamı bayecan ıgâde, talimlerde olduğu zillâ sükunet ve teenni ile hareket bekletmez. Telâhikeden kurtulmak üzere iken geminin başı silâh fırlatmakla fecî bir felâkete kurban olmak pek muhtemeldir. Bu vak'a bize iyi bir ders vermektedir. Her türlü tehâşülât komutanın emriyle yapılmalı icabında çarkıbaşı kendisini ikaz etmelidir. Denizaltı gemisinde komutanla çarkıbaşının mütakabden süratle anlaşarak tam ve kâfi bir kanaatle tedbir al-

man hayati bir meseledir. U 3 torpedoları dibe oturan 1000 tonluk bir denizaltı gemisinde yarımayla dönen pervaneların su yüzünü karıştırmışına çok ihtimal verilir. Aynı zamanda su sakin ve bertak ise denizaltı gemisinin gövdesini su üstünde görmek de kabildir. Bazen rus muhribinin U 38 zincir tam üstünden mütaddâ tıfâ geçmesinde bunu ispat etmektedir. İşin bir başka sebebi tutaraksızlıklarına sebep bombaları yollu giderken atması olmalarından ve denizaltı gemisinin torpido atacağı korkusuna kapıldıklarından ibret alınmıştır. Ruslar U 38 zincirde oturtulmuş ve kurtulmaya çalıştığını farkına varmış olsalardı hakliyyeden önce dokümentleri kurtarmak vazifesine koşmıyarak ilk önce zincirdeki düşmanı haklamak isterlerdi. Bu da bize rusların o zaman denizaltı gemisinin karakteri hakkında iyi bilgiye sahip olmadıklarını gösterir. Binaenaleyh kendilerine denizaltı gemisi avlamak vazifesi verilecek muhrip personelinin denizaltı geminin su altında sevk ve idaresi hakkında dengü ve bilgi ile mücehhez olmalarına ehemmiyet atfedilmelidir. Görünümde boğulmakta olan düşmanı aratma kurtarılmasının imkân müsâil değilse oradan süratle uzaklaşmak tercih edilmelidir. Çünkü bu sırada düşmanın denizaltı gemisinin pozisyonu düşmek ihtimali olduğu gibi boğulanların acıklı halini görmek tecrübeli âsâhiyyânın hoşlanmasına ve binaenaleyh vazifeye tesir eder.

Transporttaki rus kâhramanı genel tüfek alesi kaptan Max Valentinerin vaziyetini çok müşkül bir saflığa sokabilirdi. Böyle müsellihtir kıtası bahrî gemilere hücumundan fazla sokulmaktan iktisap etmez. Parâge uğrayan orlerin denizaltı gemisine karşı alet etmelerine az ihtimal verilsede hakliyyata memur ki'â komutanları bir denizaltı gemisinin hangi silâh ile müteessir olacağı hakkında bilgi edinelebilirdi faydalı olur. Bu itibarla kara ordusunun sığın ve kurtarılarına denizaltı silâhı hakkında malûmat vermek ve onları denizaltı seyir taburilerine ıztırak ettirmek lazımdır.

## Bu günkü bir kruvazörün inşası ve büyük savastakilerle mukayesesi

**B**u gün bir kruvazörün inşası geçmiş günlerdekinden çok değişik yollarla tahakkuk ettirilir. 1914 te savaş başladıktan zaman, 11 gün için Standard kruvazör tipi Birmingham sınıfı 5440 ton marmalurecinde, 25000 beygir kuvvette 25.5 mil süratında, dokuz 6' luk top, dört 47 m/m lik top ve iki adet 21' luk denizaltı koranı taşıyan ve bütün teçhizatıyla beraber takriben 350,000 İngiliz lirasına mal olan gemilerdi. Savastan edinilen tecrübeler, birbirini müteakip daha büyük, kuvvetli ve süratli gemiler inşasını mümkün gösterdi. Savastan sonra Vasington muahedesi kruvazörlerin tonajını sınırlı etti; Londra muahedesi ise iştirak eden devletlerin sahip olabilecekleri yeni kruvazör tonajını tesbit etti. Bütün bu durumlar ilerde inşaiye mühendislerinin orta bir marmalureyle, gemilere azami kavgı kıfayetini sakıştırmak için yeni yollarla uğraşmaya mecbur etti.

### Birmingham ve Leanderin mukayesesi

Bu günün 6' luk top taşıyan kruvazörü Leander ile, 1914 teki Birmingham kruvazörünü mukayese etmek faydalıdır. Bu iki geminin evsafi aşağıdaki cümlede gösterilmektedir. Marmalureçteki 2000 tonluk fazlalık, süratin 7 mil kadar artmasını mümkün kıldığı gibi, fiyatını da 1,250,000 İngiliz lirası artırmıştır.

### Silahlar

Silahlara kağıt üzerinde bakılarak otursa hemen aynı gibidir. Birminghamın 9-6' luk, 4-47 m/m lik topı yerine, Leander de 8-6' luk, 4-4' luk uçak topu ve 4-47 m/m lik top vardır. Bu nazarı mukayese ne Leanderin silahlarındaki azam

	Birmingham	Leander
Kuşa konulduğu gün	1912	1930
Bikirlidigi gecesine	1914	1938
Uzunluğu (salmolar arasında)	480	522
Toplu kılmi	45.7	55.4
Genişlik	40' - 10"	58' - 2"
Çektiği su	18' - 10"	18' - 0"
Marmalureç	5440 ton	7440 ton
Normal halde makru kal miktari	630	-
Makru kılmi miktari	1180	-
Makru kılmi miktari	200	4800
Beygir kuvvati	25000	72000
Azami sürat	25.5 mil	32.8 mil
Silahlar	9 adet 6' luk	8 adet 6' luk
	1 - 3' - uçak topu	4 - 4' - uçak topu
	1 - 57 m/m lik makru topu	4 - 47 m/m lik makru topu
	4 adet 47 m/m lik top	-
	2 - 21' lik denizaltı koranı	8 adet torpido koranı, gücünde (süratide)
Fiyat	353437 İngiliz lirası	1027519 İngiliz lirası
Teknisiye yapılmış yer	(toplar ton 26200 ahlili) 62.5 yik	(toplar ton 40000 ahlili) 102.5 yik
Makinein	Maximoro L. alie & Co.	Vickers Armstrong, Batron

terakkizi ve fiyat farkını ve ne de bunların gemi dizayni noktası nazariyadan ileri etüdüğü müteavvi mesuleleri gösterebilir. Toplar birer birer mukayese edilerek otursa Leanderdeki diğerlerine çok farklıdır. Buna dâvatan Birminghamın topları eliti idare edildiği halde, Leanderdeki her bir bir kuvvetle idare edilir, muhafazalı tarahet dahilinde olduğu için cepaneliklere kadar çok fazla yer işgal eder ve ağırlık ve fiyatı çok fazla artırmıştır. Bunun için 4' luk seri ateşli uçak topları da muvafaklı kırsalar, ayrıca ağırlık terübatı, hususi top saportları vesaireye ihtiyac gösterir. Bu suretle işgal edilen hacmi, ağırlık ve fiyat artırır.

### Uçakların tekemmülü

Son senelerde uçaklarda süratli bir terakki görülmüştür; deniz maksatları için uzun devam eden tecrübelerden alınan





"Birmingham"

sonuçlara göre, bu gün donanma emrine verilen uçaklar, bundan 15 sene evvelkine nazaran daha büyük, ağır ve süratlidir. Bu uçaklar için basit uçuş platformları faydasız bir hale gelmiş, bunun yerine umumiyette savaş gemilerinde katapult kullanılması zarureti hâsıl olmuştur. Uçakların her bordsda ve gemi dururken atılabilmesini temin için, katapultun kafi uzunlukta ve mekanizmasının mühim bir kuvvetle olması ve dirisa edilebilmesi lazımdır. Katapultla atıldığı zaman uçak kanatlarının her türlü engelin üstünde kalabilmesi için, katapultun yüksek bir mevkie tertip edilmesi lazımdır. Deniz uçakları ödevlerinden geri döndükleri zaman, denizden alarak katapultun üzerine koyabilmek üzere büyük acıvolatli dikmelere lüzum vardır. Bunlardan başka hava subayları, makinistlerin iskânı için ve benzin, levazım ve yedek eşya için yer ayırmak icap eder.

### Uçak topları

Uçakların deniz silâhları acısına girmesi, bunlardan korunmak için yeni bir silâhı tekâmül ettirmek mecburiyetini hâsıl etmiştir. Uçakların deniz hareketlerine iştiraklerle edinilen tecrübeler arttıkça, bu silâhın çap ve sayı itibarıyla artmıştır. Bu gün için bu müdafa silâhı henüz gayesine varmamıştır. Bu toplar yüksek irtifa zaviyelerini hâiz olduklarından, alâde irtifa zaviyesi kullanılan diğer maksatlar için çoğu elverişli değildir. Bunun için bu gün savaş gemilerinde, biri torpido botlara diğeri de uçaklara karşı olmak üzere iki tip orta batarya teşekkül etmiştir. Kruvazörlerde orta batarya uçaklara karşı kullanılmaktadır. İngiltere bahriyesinde bu gün için 4" tok uçak topları kullanılmaktadır.

Bu tekâmülün sonu olmak üzere - hücum için uçak, uçaktan korunmak için top - ana silâhların mevkii, drednot devrinde evvelki savaş gemilerinde olduğu gibi, geminin nihayetlerine doğru alınmış ve istenilen adette top koyabilmek için de ikizli, bazı yabancı bahriyelerde hattâ üçüzlü taretler kullanılmak mecburiyeti hâsıl olmuştur. Birmingham ve onu takın eden sınıflarda olduğu gibi, ana silâhların geminin merkez



"Leander"

hattı üzerinde ve [uzunluğunu içersinde tek kumdağı olarak tevziinden bizzatır ayrılmıştır. Her iki geminin dış görünüşü karşılaştıracak olursa ana topların tertibindeki bu değişiklik ilk önce göze çarpar. Geminin belası ıssal ederek ana silâhların mevkini değiştirmekle beraber, bu tertibat için icap eden fazla ağırlık, mühendisleri yenilmesi lâzımgelen yeni müskillele karşılaştırmıştır.

Geminin orta kısmından her türlü silâhı kaldırdığı halde, güvertede dördüzlü iki adet torpido kovani için yer ayrılmıştır.

### Telsiz teçhizatı

Bu günün savaş gemilerinde en mühim ve en açık olarak tekemmül etmiş olan usullardan biri de telsiztelgraf ve telefonudur. Bu sahada bu 18 sene zarfında çok seri ve vâsi tekemmülât olduğundan, Birningham da o zaman için en yeni tesisat bir telsiz kamerasile idare edilebilirken, bu günkü kruvazörlerde aynı büyüklükte bir kaç kamara tertibi lâzım gelmektedir. Savaş gemisindeki telsiz tesisatı yalnız muhtelif dalga uzunluklarında ahzetmek değil, aynı zamanda muhtelif dalga uzunlukları ile de ırsal yapacağından, çok büyük bir tesisat vücude gelmiştir. Savaş gemileri gerçek birer telsiz istasyonu olmuştur.

Bu cihazların inşası, gemiye giren ağırlıkları oldukça arttırmaktadır; uzun dalga ile ahiz ve ırsal için oldukça yüksek iki direğe, cihazlar ve kullanacak personelin yerleştirilmesi için fazla vere ihtiyac hâsıl olmakta ve geminin maliyet fiyatını oldukça çoğaltmaktadır. Ayrıca gemi dahilinde telefon şebekesi çok vâsi mikyasta tertulmuş ve muhtelif telefonla muhabere sistemleri meydana getirilmiştir. Uçaklar için ayrı bir telsiz tesisatına ihtiyac vardır. Geminin avvelâ uçakların harakâtını kontrol etmek üzere telsizle emir vermesi ve onların mevkini raporlarına ve keşiflerini anlıyabilmek üzere uçaklardan verilen telsizi alması icap etmektedir.

### Makine tesisatı

Makine tesisatına bakacak olursak, kömürden yağa geçilmesi

Bir çok cihazlardan geminin lehine olmuştur. Kömür almak için güvertede ayrılması icap eden sala ve bunlarla ilgili olan bütün engel verici teferruat ve pislik ortadan kalkmıştır. Maimahruk güvertede veya bordalarda bulunan boru ağzıkları vasıtasıyla sarnıçlara alındığından az yer ve sıklık işgal eder. Kömürlük kapıları, bakraçları, nakil rayları vesairenin sıklığından da bir parça ikisat vardır. Fakat yağ tesisatındaki tulumbalar, borular ve yağ memelerinin fiyatı, kömürdeki tertibatın fiyatını çok geçir. Birmingham kruvazörünün 650 ton kömürle normal maimahreci 5440 tondur. Buna ilâveten 500 ton kömür ve 260 ton yağ taşıyabilir. Leandere'e gelince, mahrukat dahil olmadığı halde standart maimahreci 7140 tondur. Süratin 7 mil ve seyir sahasının oldukça artmasına mukabil, bu sürat makine personelinin zorlamadan devam ettirilebilir. Halbuki evvelce kömür yakan gemilerde süratin devamı bilhassa kazan personeline çok fazla vormakla idi. Son 20 sene de makine tesisatının terakkisi, diğer herhangi bir şubeninki kadar mühündür. Makine kudreti 25000 den 72000 beygir kuvvetine çıktığı halde, makine tesisatının işgal ettiği yer her iki gemide hemen hemen aynı ve makine sıklığı da kudretin üç misline yakın artışına mukabil takriben % 30 fazladır.

### Savaşta mukavemet

1914 - 18 savaşındaki muhtelif tecrübeler, dışları mermi infilak ettirecek hafif levhalarla kaplı bulunan bu hafif kruvazörlerin şiddetli bir kavgaya iştirak edebileceklerini ve bir çok mermi isabeti aldıkları halde batmayacaklarını ispat etmiştir. Bu gemiler torpidoaların hücumuna karşı da iyi mukavemet göstermişlerdir. Genel olarak konuşursak, bu gemilerin inşaatında ve korunmasında kullanılan ve muvaffak olmuş bulunan usuller, bu günkü yeni tiplerde de hemen hemen aynıde bırakılmıştır. Uçak hücumları tehlikesine karşı uçak müdafasına daha ziyade itina edilmek lazımdır. Yeni kruvazörlerde tahrip bombalarına, uçaklardan atılan torpidolara, gaz bombalarına karşı muayyen koruma tertibatı yapılmıştır. Bütün ateş kontrol tertibatı için icap eden binaların ve her nevî si-

lahların bu gibi hücumlara mukavemet edecek şekilde yapılması ve uçakları yaklaştırmamak için köprü üstlerine vesaireye yeniden makmali tüfeklerin konulması icap etmektedir. Gaz hücumlarına karşı koruma hazırlıkları, geminin kaportalarının ve tedidi hava tertibatının, gaz tehlikesi mevzu bahis olduğu zaman ana kaporta ve açıklıklardan maddasının kapanabilmesini temin edecek şekilde, gözden geçirilmesini icap ettirmiştir. Ayrıca taratların duhur menfezleri ve pasaportolalar için açık bulunulmaları kaportalardan gazın mümkün olduğu kadar girmemesini temin, makine dairelerine, apteyklere daimi surette hava verilebilmesi lazımdır; bu gibi mahallerin kimya savaşına karşı korunmaları bu gün için de henüz hatırlanmamış bir meseledir.

### Tekne kuvvei tahammülüyesi ve hafifliği

Arzu edilen sürati elde edebilmek için geminin uzunluğunu fazla olması icap eder. Genişliğin uzunluğa nisbeti 1 : 10 ve derinliğin uzunluğa nisbeti 1 : 17 ve daha fazladır. Uzunluğun derinliğe nisbetinin fazla olması, gemi dalga üzerinde iken eğilme ve kesme mukabelelerinin fazlaşmasına mücip olur. Bir fırtına sahillerimize yakın yerlerde kolaylıkla 500 kadem uzunluğunda ve 12 - 15 kadem yüksekliğinde dalgalar hâsıl eder. Teknenin orta kısmındaki mukabeleler iyice hesap edilerek ona göre malzeme tevzi edilmişse, gemi böyle dalgalar üzerinde yüksek süratle geçerken tehlike mevzu bahis olur. Geminin nihayetlerine doğru levha kalınlıkları, sadece eğilme ve kesme mukabelelerinin icap ettirdiğinden daha fazla kalınlıkta yapılır. Bu suretle levhaların paslanma dolayısıyla zarıflamasına, gemi kalın denizlerde seyrederken baş ve kıçın bükülüp eğilmesine ve baş kıç vurmalarının ve pervane kanatlarının sudan kurtulması ile hâsıl edeceği aksi tesir mukabelelerinin tesirine karşı konulmuş olur.

Dünyedeki mukabeleleri en az sıklıkla karşılayabilmek üzere fazla miktarda «D» markalı çelik kullanılmıştır. Bu çelik Birmingham kruvazöründe kullanılan yüksek incirarlı çeliğe nazaran, cetvelde görüldüğü gibi, çok daha yüksek evsafi haizdir.



Çeliğin nev'i	Azami incirar kuv- veti	8" luk tecrübe parçasında u- zama asgari	Elastikriyet hadi
	Ton / pul <sup>2</sup> Kg/ mm <sup>2</sup>		Ton / pul <sup>2</sup> Kg/ mm <sup>2</sup>
Yumuşak	26—30 41—47	% 20	Muayyen değil
Yüksek in- cirarlı	33—38 51—59	% 17	17 26.8
"D" markalı	37—44 57—69	% 17	17 26.8

Nelson savaş gemisinde de olduğu gibi, burada da alüminyum levha ve köşebentler, küçük dökmeler için hafif halitalar, bir çok hususi maksatlarda kullanılmıştır; meselâ banyo ve yıkanma dairelerinin ayırma perdeleri, taahhüd hava manokaları, kamara ayırma perdeleri, mutfaklarda, kumanyahiklarda ve mağazalardaki göz, raf ve döşaplar gibi . . . Bazı mağazaların küçük taksimat perdelerinde yüzüne alüminyum veya çelik levha kaplanmış kontrplak ta kullanılmıştır. Kamara döşeme-lerinde de evvelce kullanılan son ağaç yerine, kontrplak kullanılmak suretile oldukça mühim siklet kazanılmıştır. Kontrplak, ağaç çerçeveler üzerine yapıştırılmakta ve bunların hepsi birden Oxylene usulile yanmaya karşı mukavim yapılmaktadır. Bunun gibi, gemi dahilinde daha bir çok başka maksatlar için yanmaz ağaç kullanılmıştır; salon masaları, iskemleleri, çelik levhalar üzerine bağlanmış olmaları güverte kaplamaları ve kuyve tahammülüyle ile alakası olmayan tali taksimat perdeleri gibi. Güverte kaplamalarında ilk ağacı yerine borneo beyaz sert ağacı kullanılması suretile de oldukça ağırlık kazanılmıştır. Aynı zamanda fiattan da istifade etmek için, döşeme parçalarında maun yerine bu cins ağaç kullanılmıştır.

Tekneye bağlanacak ufak tefek teçhizatın, perde stifterlerinin ve su geçmezliği temin etmek üzere bağlanan bir çok köşebentlerin perçin yerine kaynak edilmesi suretile sikiyetten eseyce istifade edilmiştir. "D" markalı çelik muvaffakiyetle kaynak edilebilmektedir.

Sikiyetten kurtulmak üzere kullanılan diğer vasıtalar: Daha yüksek hassada dökmeye çelik kullanılması; su geçmez kapaların süfnersiz, prestan çıkarılmış ince levhalardan yapılması; sikiyetli malzemelerin son olarak yerde müceh yapılıması ve kiremitlik köşebentlerin daha hafif olarak kullanılmasıdır. Alüminyumdan başka bir cihatten de, yani aletide boyaya yerine alüminyum boyası kullanmak suretile, sikiyeti azaltmak için istifade edilmektedir. Bir çok dahib meşkilarda bir kaç katı yerine bir kat alüminyum boyası sürülmekte ve bazı yerlerde eski usul korpus süfresi yerine astar olmak üzere bu boyaya sürülmektedir. Boyaların fırılma suretile yapılması ve yanmaya mukavim yapılan ağaç döşemelerin de fırılma suretile verniklenmesi umumiyetle kabu edilmiştir.

Her ne kadar sikiyetten akadur bir istifade temin edemeyince de, mutfaklarda ve fırılarda masaların üstünde Mouel madeni veya paslanmaz çelik kullanılmaktadır. Tabi bu cihatte bir zaman yeni posta vapurlarında olduğu kadar ileri gidilmemektedir.

### Tefrişat

Karada yaşayış tarzının tekâmülü ve tecim gemilerinde mürettebat tefrişatındaki islahat, bahriyede de tesirini göstermiştir. Bahriye nezaretinin muhtelif şubelerinde, gemilerde subaylar için olduğu gibi diğer bütün mürettebat için de mümkün olduğu kadar daha iyi iskân şeraiti temin etmek arzusu baş göstermiştir. Bu gün gemide taşınan silâhlar, makine tesisatı, telsiz teçhizatı vesairenin karışık ve mütelevvi mekanizmalarının çalışma kifiyetini yüksek tutabilmek için, mürettebatın elde edilebilecek en yüksek evsafi hâiz olması icap etmektedir. Bunun için geminin çelik duvarları içersinde, mümkün olan en iyi iskân şeraitini temin edebilmek için her türlü gayret sarfedilmektedir.

İhtisas şubelerinin teahhüdü dolayısıyla, muhtelif bürolara ihtiyaç vardır; Birmingham da bir gemi bürosu ve bir de makine bürosu olduğu halde, bu günkü kruvazörlerde ve savaş gemilerinde muhtelif maksatlar için birer adedi bir düzünüyü bulmakta ve bu adette gittikçe artmaktadır. Bunun gibi, gedikli

ve erbaşların mulatelif grupları için ayrılan salon ve kumanyalık ve mağazaların adedi de gittikçe artmaktadır. Birmingham tipinde bir gemiye atılmış olan bu ziyaretçi, Leander gemisi gezdiği takdirde, iskan güvertelerindeki ayrı salon ve yerleri görünce şaşıracaktır. Salonlardan başka kantinler, kantin ambarları, soda mushukları olan barlar, okuma odaları, kütüphaneler ve istirahat yerleri vardır. Mürettebat için jimnastik aletleri mevcuttur ve her fırkanın bir gemisinde diği kabinesi vardır.

Fırın ve mutfak tertibatı pek çok tekemmül ettirilmiştir, bugün mevcut olan bütün tesisatta elektrik kullanılmaktadır. Eski kömür veya yağla çalışan buhar borulu fırınlar yerine elektrikli ekme fırınları konulmuştur. Mutfaklarda elektrikle ısıtılan kızartma makinesi ve patates soyma makinesi vardır, subaylar büfelerinde elektrikli kızartma aleti mevcuttur, evvelki tertibattan yalnız el ile çalıştırılan sucuk ve et dilme makinesi kalmıştır. Salonlara ve bir çok subaylar kameralarına elektrik sobaları ve radyatörleri konulmuştur.

Leander gemisinin dizayn ve inşası esnasında, inşaat ve teçhizatla mütcellik her parça ayrı ayrı yeniden gözden geçirilmiştir. Her türlü teferruat kıfayetini yükseltmek ve sıkletten kazanılmak üzere yeniden hesap ve imal edilmiştir. Yukarıda zikredildiği gibi bir çok yeni malzeme ve usuller kullanılmıştır. Bundan başka yerin ademi müsaadesi dolayısıyla mufassal olarak zikredilmeyen denizaltı muhafaza, sedalı iskandil tertibatı, strobottların yerine motorbot kullanılması ve bir çok tabi hususatta elektrik kodretinden istifade edilmesi gibi yenilikler de vardır.

### Terakki ve fiat

Henüz savaş içersinde bile, fennî tekamül bundan evvel misli görülmiyen büyük adımlarla ilerletmiştir. Fen adamları, inşaiye ve makine mühendisleri bu tekamül içersinde bulundukları için, savaş nihayet bulduğu zaman, kendilerini, yalnız bu tekamül seviyesini tutacak ıktıdarda değil, aynı zamanda bu tekamül ile savastañ alınan dersleri birleştirerek yeni bir terakki adımı atacak vaziyette bulmuşlardır. Gemi inşaatı için

yukarıda da zikredildiği gibi yüksek mukavemetli çelik, alüminyum ve alüminyum hafitalarının kullanılması beraber malzemenin işlenmesi için daha dakik iş çıkaran tezgâhlar ve aletler kullanılması ve işçilerin daha iyi talim ve terbiye edilmesiyle çıkardığı işlerdeki siddatın artırılması ve daha ince ve az malzeme kullanmak imkânları araştırıldı. Bu terakki kıfayeti arttırmakla beraber sıkletten de kazanılmasına imkân verdi, fakat işçiliğin artması dolayısıyla fiata tesir etti. Birmingham gibi bir geminin teknesinin beher tonunun fiatı, Leander tipindeki bir geminin teknesinin beher tonunun fiatından çok farklıdır. Kabaca tahmin edersek Birmingham'ın tekne ve zırhının sıkletinin beher tonu 60 İngiliz lirasına, Leanderinki ise 120 İngiliz lirasına inşa edilebilmektedir.

### Paranın dağıldığı yerler

Bahriye keşifnameleri, Devonport tersanesinde inşa edilen Leander'ın mecmu fiatını 1,628,000 İngiliz lirası olarak göstermektedir. (Toplar dahil değil). Bu paranın yalnız Devonport ve havalisinde sarfedileceğinin zannetmek yanlıştır. Keşifnameledeki adedlere rvice bakacak olursak 487,000 İngiliz lirasının tersanedeki işler için ayrıldığı görürüz, fakat bunun da 217,000 İngiliz lirası malzemeye ayrılmak dolayısıyla bu liranın çok uzaktaki yerlerde sarfedilecektir. « Tesisat ve masarifi umumiyeye » başlığı altında 198,463 İngiliz liralık mühim bir yekün daha vardır. Bunun da ancak bir kısmı « civarda » kullanılır. Çünkü bu masraflarda tersanenin tekne, makine ve elektrik şubelerinde kullanılan büyük miktarda kömür, yağ ve petrolün esmanı ile fabrika tezgâhlarına ve nakil vasıtalarına yapılan masraf dahildir. Bu malzeme de sebrin haricindeki membalarından tedarik edileceği için, bu meblâğın da memleket dahiline dağılması demektir.

« Moksaleye » yapılmayan işler » başlığı altındaki masrafların mecmu 942,000 İngiliz lirası tutmaktadır. Buna malzeme için ayrılan 217,000 İngiliz lirasını da katarsak olursak zeman tutarı 1,159,000 İngiliz liralık bir tutar. İngiltere, İskoçya, Gal ve Şimali İrlandanın yapım lavzalarına dağıtıl-

miş demek olur. Bu paranın memleket içersinde ne şekilde dağılığını takip etmek faydalıdır. Bunu tam manasile ayırt etmek mümkün değilse de kabaca bir fikir adanmek kabildir. « Makine tesisatı » başlığı altındaki nımar 430.000 İngiliz lirasıdır ve makine tesisatı Vickers-Armstrong'un Barrow'daki fabrikaları tarafından deruhle edilmiştir. Şüphesiz ki bu paranın mühim bir kısmı Barrow'da sarfedilmiştir, fakat yine mühim bir kısmı da, big şüphesiz yardımcı makineler, malzeme, küçük teçhizat vesaire için Newcastle, Birmingham ve Glasgow'a verilmiştir. « Tekne » başlığı altında da habreye nezareti tarafından mukavale ile yaptırılarak küçük işler için 83.000 İngiliz liralık bir tutar mevcut ise de bunun ne gibi teferruata sarfedileceğine dair izahat yoktur.

Şimdi yine gemiyi inşa etmek için lazıma olan malzemeye hasredilmiş olan 217.000 İngilizlik tutara dönelim. Hükümet tersanelerinden hiç biri suyağı havzalarına yakın değildir. Bu cihet gerek işçi ve gerekse malzeme yönünden bir çok müşkülâtı muvzip olmaktadır. Buralarda büyük hususi gemi inşaat tersanelerinde olduğu gibi, işin gidişatına göre icap eden miktarda işçi temini müşkül olmakla beraber, zehir ve civarında malzeme, teçhizat ve armadoların tedarik edilebileceği müesseseler de hemen hemen yok demektir. Mesela bir geminin Glasgow'a sipariş edildiğini farzedecek olursak, bu paranın mühim bir kısmı bu muntakada sarfedilir, fakat hükümet tersaneleri ihtiyaçlarını kendi bulundukları mevkilerden başka yerlerden temin etmek mecburiyetinde bulurlar. Hükümet dairelerinde icap eden malzeme ve teçhizat için seçilmiş müesseseler listesindeki firmalardan teklifler alınarak istenilen malzeme iyi olmak şartile en ucuz olarak tedarik edilir. Bu paranın memleket dahilinde dağılığını gösterecek renkli bir harita epay sürprizler hazırlayabilir. Leander gemisinin tekne şakletinin takriben  $\frac{1}{30}$  u çelik dokümlere, çelik levha, küşebent ve parçılara ve sairine hasredilecektir. Bu parçalar da en ziyade Glasgow, Sheffield, Darlington, Middlesbrough, South-Wales ve Barrow-in-Furness arasında taksim edilecektir. Geminin diğer bir  $\frac{1}{30}$  unu da demir ve zincir, dümen

makinesi, tesdili hava tertibatı, tubumbalar, top ve torpitoya ait tekne teçhizatı, ağaç malzemesi, buranda, boyalar, balatlar, arma donanımı vesaire ve bu teferruata çalıştırmağa mahsus teçhizat teşkil edecektir. Elektrik kablolarına, usleha teferruata, dinamolara ve transformalörlere, süviçlere, fiyuzlara ve levzi tablolarına da mühim bir hisse tahsis edilecektir. Bu masrafin mühim bir kısmı Norwich, Manchester ve Londra'ya gideraktır. Bedford ve Belfast elektrik aları ve tesdili hava fanları için hisselerini alacaklardır. Belki elektrik kablolarının mühim bir kısmı Greenwich'e sipariş edilecektir. Mesaha aletleri ve diğer nazik aletler Cambridge'e hidrolik boruları ve valfları Chester'e, filika siparişleri Southampton ve Wigh adasına verilecek ve kullanılan ağaç malzemesinin mühim bir kısmı İskoçya yaylalarından gelecektir. Tubumbalar için medani armadolar, tabrit makineleri, piring teçhizat ve sairer büyük miktarda Dartford ve Glasgow; irgat ve vınciler, mesafe aletleri, buharlı, elektrikli ve hidrolikli dümen makineleri ve tertibatı siparişleri Glasgow ve Newcastle'a gidecektir. Toplar, top teferruatı, zırh ve hususi evsafa çelik malzemeye verilecek para Newcastle, Sheffield, Barrow ve Manchester arasında dağılacaktır. Birmingham, Coventry, Crayford, Sunderland her hususa ait bir çok küçük teçhizat ve teferruat siparişlerini alacaktır. Bu suretle görölür ki birçok şehirler bu paranın sarfindan istifade edecektir.

Bütün durumu şöylece toplayacak olursak, Leander gibi bir gemi bir hükümet tersanesinde inşa edildiği takdirde, bunun için yapılacak masrafın ancak beşte biri tersanenin bulunduğu şehirde, ikinci beşte biri Barrow havzasında üçüncü beşte biri Manchester, Sheffield ve orta İngilterade, dördüncü beşte biri Clyde, Tyne ve Tees havzasındaki fabrika ve imalâthanelerde, geriye kalan beşte biri ise Londra da dahil olmak üzere bütün memleket içersinde sayısız gelir ve kasabalara dağılmış bulunacaktır. Bu toplayış her nekad tamamlı sıhhatli ve doğru değilse de, maddi tahsisatın hükümet tersanesi dışında sarf edilen beşte dördünü, geminin inşa edildiği mevkiden çok uzak havza ve şehirlere dağıldığını iyice anlatabilir.



## Öz

Vaşington konferansından sonra Kent ve London sınıfı 10,000 tonluk 32,25 mil süratinde 8 adet 8" luk, 4 adet 4" luk uçak topu vesaire taşıyan kruvazörler inşa edilmeğe başlandı, fakat Londra müahedesile inşa edilebilecek mecmu kruvazör tonajı da tesbit edildikten sonra, inşa edilecek üplerden mümkün olduğu kadar fazla sayıda tekneye malik olabilmek için, istenilen matalibi mümkün olan en küçük maimarece sığdırabilmek üzere meselemin yeniden önceden önceye elenmesi lazım geldi.

Bir kaç sene süren müzakere ve münakaşalardan ve hazırlanan muhtelif dizaynlerin karşılaştırılmasından sonra, 10,000 tonluk London sınıfı kruvazörlerdeki bütün evsafi hâiz olmak, yalnız 8" luk sekiz top yerine, sekiz adet 6" luk top taşımak üzere Leander sınıfı yaklaşık 7,000 tonluk teknealea meydana getirildi. Bu gemilerle uçak, uçak müdafaası, ateş ve uçak kontrol manzumesi hususlarında bazı ilâveler bile vardır. Beygir kuvveti 80,000 den 72,000'e indirildiği halde azami sürat daha yüksektir. Bunun için Leander sınıfı gemilerin 7,000 ton maimarecele meydana getirilmeleri inşaîye mühendisliği için bir muvaffakiyet sayılmalıdır.

Birmingham kruvazörünün topları da dahil olmak üzere mecmu fiatı 353,000 ingiliz lirası idi, buna mütenazir Leander in fiatı ise 1,667,000 ingiliz lirasıdır. Bu artışın içersinde top, top teferriatı ve torpido kovanklarının fiatı Birminghamda takriben 50,000 ingiliz lirası iken, Leanderde takriben 500,000 ingiliz lirasına çıkmıştır. Ana ve yardımcı makineler ise 135,000 den 435,000 ingiliz lirasına çıkmıştır. Bu iki şubedeki fiat artışı Birminghamdakine nazaran iki mislinden çok fazladır, ve bütün mihaniki teferriatın yüksek tekâmülünü gösterir.

Tekne fiatı 165,000 den takriben 650,000 ingiliz lirasına yükselmiştir. Demek oluyor ki esliha evvelki fiata nazaran 10 misli, makinâ tesisatı 3,5 ve tekne de 4 misline yakın fiatlanmış.

Bütün bu artışlara rağmen bugün İngilterede inşa edilen bu tip gemiler - hattâ her sınıf savaş gemileri - yabancı memleketlerde inşa edilenlere nazaran daha ucuz mal olmaktadır. (Tabii ingiliz lirasının suî olarak düşürülmesinden sonra, çeviren ).

## Filo manevralarında denizaltı muhabere cihazı ve ultra kısa dalgali cihazlar

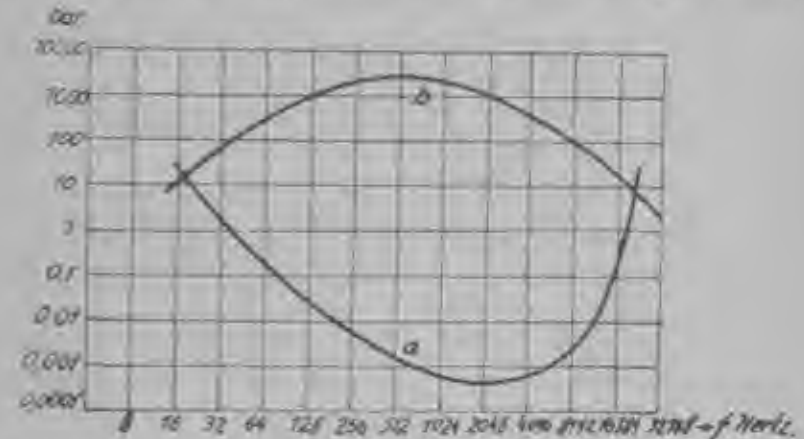
**T**eknikteki ilerleme ve yenilikler dolayısıyla süel işlerde her gün bir yeni tatbik sahası buluşu, askarlığı tekniğe işlere biraz daha kuvvetle bağlanmakta ve bu sahadaki ilerleme ve yenilikleri adım adım takibe mecbur etmektedir. Teknikteki ilerlemeler dolayısıyla her gün biraz daha mükemmelleşen ve yeni bulunan silâhlar savaşın esas kaidelerini hiç bir zaman değiştiremez, fakat silâhların kullanış şekillerinde bazı değişiklikler doğurur.

Herhangi bir silâhtaki ilerleme bunun kullanış imkânlarını çoğalttığı gibi diğer bir silâhın kullanılmasındaki faideleri azaltabilir ve hatta bunun kullanılmasını beshötmün lüzumsuz kılabilir. Buna en yeni bir misal olarak denizaltı muhabere cihazı gösterilebilir. Bu cihazlar « Ultra kısa dalgali » verici ve alıcı cihazların gemilerde kullanılmaya başlaması dolayısıyla filo ve keşif hareketindeki eski tatbik sahalarını kaybetmişlerdir. Ve belki de kısa bir zaman sonra beshötmün terkedileceklerdir.

Denizaltı muhabere cihazı herkesin bildiği gibi doğrudan doğruya sada dalgalarının bir verici ile verilmesi ve bu dalgaların bir alıcı ile alınmasıyla muhabereyi temin eder. Sada ile muhabere daha çok eski zamanlarda düşünülmüş ve muayyen fasılalarla dikilen çan kuleleriyle ve kuleden kuleye verilen çan işaretleriyle uzun mesafelere işaret verilmiştir. Bir denizaltı cihazının çalıştığı zaman çıkardığı sadanın çıplak kulakla duyulduğu malumdur. Sadanın çıplak kulakla duyulabileceği mesafe tabiidir ki mahduttur. Bu mesafe dışında sada dalgalarının birer dinamik mikrofon olan alıcılarla yakalanarak müşeddide-lerde büyütülmesi lazımdır. Biz burada bu cihazlar hakkında teknik malumat verecek değiliz, yalnız ilerdeki mütaleatınıza

temel taşı olmak üzere bir kaç satırla bu cihazların kıfayeti-rini anlatacağız.

Bu günkü denizaltı muhabere cihazlarının muhabere menzili 20 - 25 mile kadar çıkabilir. Bu menzili arttırmak için yegâne vasıta verici enerjisini arttırmaktır. Fakat bilhassa muhriplerde bu cihazlar için tahsis edilecek yer azdır. Bir denizaltı muhabere cihazının muhabere menzili bir çok şerhile değişir. Deniz suyunun kesafeti, harareti, cereyanlar menzil üzerinde başlıca amillerdir. Verici gemi ile dinleyici gemi süratleri dahi menzile tesir ederler. Bilhassa dinleyici gemi sürati arttıkça bu menzil süratle azalır. Yukarıda 20 - 25 mil olarak verilen menzil çok artmaz, fakat daha yukarı süratlerde çok azalır. Bu cihazların daima göz önünde bulundurulması lazımgelen hususiyetlerinden birisi de yukarıda yazdığımız gibi kısa mesafelerde kulakta duyulmalarıdır. Bilhassa gemi bordasına



kulak dayanarak dinlenildiği takdirde bir verici cihaz daha uzak mesafelerden duyulur. Fakat bu cihazların alıcılarla dinlenildiği takdirde vericinin duyulabileceği mesafe tabiidir ki daha çok fazladır. Bu da alıcı membranlarının vericinin gönderdiği sada tekrerrüne ayar edilmiş olmasından dolayıdır. Alıcı ile verici arasındaki bu rezonans dolayısıyla muhabere menzili sada muhabereyi için oldukça addedilebilecek derecede uzundur. Fakat yine bu rezonans dolayısıyla alıcı ile yalnız muayyen bir tekrerrüde alız yapılabilir. Bu sebepten her

donanmada denizaltı muhabere cihazları için bir tekerrür ihtiyacı edilir ve bütün gemilerdeki verici ve alıcılar bu tekerrürde çalışmak üzere imal edilirler. Düşman tarafın cihazları bu tekerrürde olmadıkça göre muhaberatı dinlenemez ve düşman tarafı bizim tarafın muhaberatını dinleyemez. Fakat yukarıda da yazdığımız gibi bir vericinin işaretlerini çıplak kulakla da duymak kabili olduğu gibi aynı zamanda dinleme cihazlarıyla da duymak ve kerteriz etmek mümkündür. Deniz üstü gemilerinde iyi netice vermiyen gürültü dinleme cihazlarının denizaltı gemilerinde çok iyi neticeler verdiği malumdur. Dalmış bir denizaltı gemisinden bir deniz üstü gemisinin denizaltı muhabere cihazlarının işaretleri dinleme cihazı ile bir belki iki mil mesafeden duyulabilir.

Yapılan bir çok tecrübeler neticesinde denizaltı alıcılarını rahatsız eden ve geminin hareketi dolayısıyla hâsıl olan prazetik gürültülerin daha ziyade aşağı tekerrürlerde olduğu ve 3000 den yukarı tekerrürleri ihtiva etmediği anlaşılmıştır. Bu sebepten muhabere tekerrürünün bundan yüksek olması lazımdır. Kulakın duyma hassasiyeti 4000 tekerrürden sonra azalmakta olduğundan muhabere tekerrürü bundan fazla ihtiyacı edilmez. Görülüyor ki denizaltı muhabere cihazlarının çalışacağı tekerrürü ihtiyacı edecek 3000-4000 arasındaki dar bir sahaya vardır. Şeklimizde kulağın muhtelif tekerrürlerdeki hassasiyeti grafik olarak göstermiştir. Bütün bahriyeler çalışma tekerrürünü bu dar sahaya dahilinde seçmeye mecburdurlar. Bu sebepten iki mukabil taraf muhabere cihazları arasındaki tekerrür farkı az olabilir ve bence bir taraf diğer tarafın muhaberatını kısa mesafelerde dinleyebilir.

Denizaltı muhabere cihazlarının tabii vaziyetlerini mütaale için tetkiki icap eden yukarıda yazdığımız hususiyetlerini kısaca hülâsa edelim :

- 1 — Muhabere cihazlarının mesafesi 20-25 mildir.
- 2 — Muhabere cihazının işaretlerini kısa mesafelerde mukabil taraf dinleyicileri de duyabilir.
- 3 — Kısa mesafelerde mukabil taraf çıplak kulak veya dinleme cihazlarıyla denizaltı muhabere cihazının işaretlerini duyabilir.

Denizaltı muhabere cihazları muhabere mesafelerinin kısa olması ve çok mahdut bir mesafe dışında düşman tarafından işitilmesinin imkânsız olması dolayısıyla filo halinde harekatta filo dahilinde ve keşif harekâtında kullanılır.

Bu cihazlar bir de denizaltı gemilerle müşterek harekatta kullanılabilir. Denizaltı gemisi daldıktan sonra denizüstü gemilerle ve diğer dalmış denizaltı gemilerle ancak bu cihazla muhabere edebilir. Bu günün her savaş gemisinde bu cihazlar mevcuttur. Bu cihazların kapladığı yer ve sıklık bilhassa ufak gemiler için çok addedilebilir, bakımları ise çok müşkeldür.

Filo manevralarında telsiztelgraf kullanılmıyarak denizaltı muhabere cihazı ile muhabere edilmesinin sebebi telsiz muhaberatının uzak mesafelerden duyulması tehlikesidir. Telsiz muhaberatının uzak mesafelerden duyulması tehlikesine karşı telsiz vericilerinin takatı asgari bir hadde tutmak düşünülebilir. Fakat muayyen mesafe için takatı kat'i olarak tayin imkânsızdır. Ve netice itibarıyla telsiz muhaberatı daima duyulma ve kerteriz edilme tehlikesine maruzdur. Bu tehlike dolayısıyla deniz harekâtında tam bir telsiz sükuneti icap etmekte ve muhaberat denizaltı muhabere cihazı ile cereyan etmektedir.

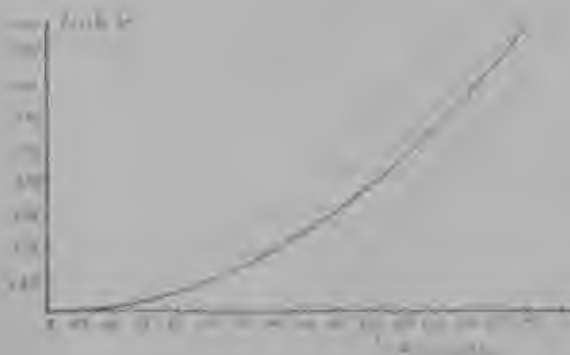
Fakat son senelerde « Ultra kısa dalga » larında yapılan tecrübeler ve tecrübeler neticesinde bu dalgalarda çalışan verici ve alıcı cihazlar gemilerde tatbik olunmaya başlanmıştır. Ultra kısa dalgalar uzun ve kısa dalgalar gibi uzun mesafelere gitmezler. 8-10 metreden daha aşağı uzunluklara denilen Ultra kısa dalga vericilerin muhabere menzili, vericinin anteninin bulunduğu mevkideki rüyet ufkudur. Bunun haricinde vericinin duyulmasına imkân yoktur. Rüyet ufku dahilinde gece ve gündüz muhabere şerhli tamamilen ayıttır; atmosferik tesir ve fading yoktur. Bu dalgaların rüyet ufku haricinde duyulmamasının sebebi bu dalgaların müstekim bir hat üzerinde irtifa etmeleri ve uzun, kısa dalgalar gibi arzun irtifasını takip etmemeleridir. Muhabere menzili rüyet ufku ile mahdut olduğuna göre anten ne kadar yüksekte bulunursa muhabere menzili de o kadar fazla olacağı kolaylıkla tahmin olunabilir. Aşağıdaki tabelâ ve grafiğe anten irtifasına nazaran muhabere menzili verilmiştir.



Alıcı ve vericinin topraktan  
yüksekliği

Muhabere menzili

5 m.	15.958 Km.
10 "	22.568 "
20 "	31.916 "
50 "	50.464 "
100 "	71.366 "
200 "	100.928 "
500 "	159.584 "
1000 "	225.68 "
1500 "	276.42 "
2000 "	319.08 "



Bu telgraflara bakınca ultra kısa dalgalı bir verici ve alıcı ile filo manevralarında ve keşif hizmetlerinde muhaberebinin temin olunaileceği ve hattâ denizaltı muhabere cihazlarından fazla bir menzil elde edileceği anlaşılar.

Ultra kısa dalgalı cihazlar kısa olan muhabere menzilleri dolayısıyla ufak takutlerde yapılır, bu sebepten hacimleri gayet ufaktır ve gemide herhangi bir yere ve tercihen komuta mevkisine monte edilebilir. Ultra kısa dalgalı vericiler bir müayyen dalga uzunluğuna ayar edilirler ve daima bu dalga uzunluğunda çalışırlar, bu cihazların irtisatı rüyet ufkı haricinden duyulmayacağından düşman tarafından duyulmasına güçleştirmek için bu dalga uzunluğunun değiştirilmesine lüzum yoktur, esasen bu cihazlarda anten yalnız bir tek dalga uzunluğunda çalışacağından buna imkân da yoktur. Alıcılara glance bunlarda vericinin dalga uzunluğuna ayar edilmislerdir ve daima işler bir vaziyette dirler. Bu sebepten vericinin duyulması için bir muhaberecinin vericiyi ayar etmesine lüzum yoktur. Alıcıya kuvvetli bir hoparlör bağlıdır, bu suretle vericinin mikrofoni önünde verilen her komuta, her söz derhal alıcının hoparlöründe gayet kuvvetle işidilir.

Ultra kısa dalganın bu şekilde gemilerde kullanılabilecek bir hâlâ gelmesi denizaltı muhabere cihazlarının gerek filo ve gerekse keşif hizmetlerinde kullanılmasına lüzum bırakmamıştır denilebilir.

Ultra kısa dalgalı cihazlar denizaltı muhabere cihazının muhabere menziliinde muhabereyi doğrudan doğruya telefonla mümkün kılması ve bu menzil haricinde duyulmak ve keşif edilmek tehlikesi olmaması dolayısıyla denizaltı muhabere cihazına her vakit tercih edilir. Ultra kısa dalgalı cihazların bir tercihi sebebiyle cihazın gayet ufak olması dolayısıyla gemide saklat ve yerden kazanılmasıdır. Denizaltı muhabere cihazı gayet ufak olmak dolayısıyla gemide saklat ve yerden kazanılmasıdır. Denizaltı muhabere cihazı başlıca şu kısımlardan teşekkül eder.

- 1 — Kılınc ve kılınc içinde baraket etliği silindir.
- 2 — Motor jeneratör.

- 3 — Sebtirfugal ve motoru.
- 4 — Kointa tablası.
- 5 — Müşeddide.
- 6 — Akümülatör bataryaları ve imla tablosu.

Bu kısımlardan müşeddiden gayrisi oldukça ağırdır ve bilhassa kılınç ile kılınç silindiri oldukça mühim bir yer kaplarlar. Kılınç aşağı inerken açılan ve kılınç yukarı çıkarken toplanan kablo sık sık arızalar gösterir.

Ultra kısa dalgalı alıcı ve vericiler ne pavyat az bir yer kaplarlar ve hemen hemen hiç bir sıkıntıları yoktur. Denizaltı muhabere cihazı yerine ultra kısa dalgalı cihazların kullanılması ile gemide kazanılacak sıklet takriben (2,5 - 3,5) tondur. Kullanılma ve idare hususunda birçok tamirattan kurtulmuş olur. Ultra kısa dalgalı cihazların denizaltı muhabere cihazlarının yerine kullanılmayacağı sabit dalmış denizaltı gemileriyle muhabere ve dalmış denizaltı gemilerinden denizüstü ve diğer denizaltı gemileriyle muhabere eder. Bu sebepten dalmış denizaltı gemileri arasında ve bunlarla muhabere için denizaltı muhabere cihazlarına lüzum vardır ve denizaltı gemilerinde denizaltı muhabere cihazı ultra kısa dalganın tatlıkinden dolayı kıymetinden birşey kaybetmez.

Denizüstü gemileri aralarında muhabere için biraz önce yazdığımız gibi denizaltı muhabere cihazlarına hiç bir şerait altında muhtaç değildir. Yalnız bu gemiler dalmış olan denizaltı gemilerle muhabere etmek mecburiyetinde kaldıkları takdirde denizaltı muhabere cihazı ile çalışmaya mecburdurlar.

Düşman tarafından duyulmak tehlikesi göz önünde tutulmadığı halde dalmış bir denizaltı gemisiyle muhabere için bir imkân daha vardır, bu da uzun dalgalı verici ve alıcılarla telsiztegrafta muhabere eder. Dalmış olan bir denizaltı gemisinin verilen telsiz işaretlerinin muayyen derinliklere kadar duyulduğu malumdur. Deniz mecmuasının 1 - Nisan - 1935 tarihli numarasında çıkan bir makalede muhtelif dalga uzunluklarında verici bir istasyon intisaratının duyulup kerteriz edilebildiği derinlikleri gösteren tabelayı burada tekrar kaydedelim:

Dalga uzunluğu (metre)	Kerteriz yapılabilen derinlik (metre)
300	0,5
600	1
1000	1,8
2000	3,6
4000	7,2
10000	17,5
20000	25

Bu tabelada 1800 dalga uzunluğunda yani ekseri gemilerdeki vericilerin azami dalga uzunluğunda 3,6 metre umka kadar işaret verilebileceği görülmektedir. Bu derinlik çerçeve antenin üst tarafından itibaren ölçülmektedir. Bir denizüstü gemisinden uzun dalgalı verici cihazla dalmış bir denizaltı gemisine, denizaltı muhabere cihazı menziline daha çok uzun mesafelerden işaret verilebilir. Yalnız yukarıda da yazdığımız gibi düşman tarafından duyulmak ve kerteriz edilmek tehlikesi vardır.

Dalmış bir denizaltı gemisinden telsizle işaret verilebilmesi bu günün nazari bulgularına göre kabıl olması lazımdır. Fakat bunun tatlık olup olmaması hakkında bir malumatımız yoktur.

Denizaltı muhabere cihazının menzili gibi ufak mesafelerde dalmış denizaltı gemileriyle muhabere için denizüstü gemilerden kilometre dalga uzunluğunda vericiler konulması kabildir. Malup kısa menzili dolayısıyla bunların az takatli olması kâfidir ve bu sebepten bir geminin telsiz teçhizatı arasında çok ehemmiyetli bir yer işgal ederler. Kilometre dalgaların, yani uzunlukları (6000) metreden yukarı dalga uzunluklarının kullanılması, bunların yukarıki cihazla görüldüğü gibi daha derin sulara nüfuz etmeleri ve intisar şeraitlerini daha muntazam olmasındır. İntisar şeraiti muntazam olması dolayısıyla malum bir menzili için anten takatini ayar kabildir. Anten takati kısa mesafelerle muhabere için asgari bir hadde tahdit edilince düşman tarafından duyulmak ve kerteriz edilmek tehlikesi asgari bir salaya nisbat edilmemiş olur. Bu hususlarda muhtelif tahriyyelerde ne gibi tecrübeler yapıldığı ve ne neticeler alındığı

malûmumuz değildir. Esasen suat hayatı mütevassıt derecede ileri bahriyeler bile bir çok sülâdının hususî firmalarında yaptıkları halde telsiz cihazlarını doğrudan doğruya bahriye makamına bağh ve sırf donanma telsiz cihazlarıyla meşgul mahrem ve suat fabrikalarında yaptırmaktadırlar. Diğer bahriyeler ise bir kaç sivil fabrikadan tecim gemileri için yaptığı cihazlardan birini tercih mecluriyetinde kalmaktadırlar.

Buraya kadar olan düşüncelerimizi toplamak icap ederse denizaltı gemilerinin dalmış vaziyetlerde aralarında muhaberesi için denizaltı muhabere cihazlarına ihtiyaçları vardır. Esasen bu gemilerde cihaza ait membranlar gami bardasına monte edildiklerinden kilinc ve silindirin lüzumu yoktur. Bu suretle bu gemilerde cihaz çok büyük bir siklet teşkil etmez ve sık sık arıza gösteren bu kısımlar olduğundan bir gemiyle bu cihazlar denizüstü gemileri gibi daimi arızalar göstermezler. Yalnız bu monte şekli dolayısıyla muhabere menzili biraz azalsa da bu da denizaltı gemilerinin denizaltı süratlerinin gayet az olması dolayısıyla ırsal ve ahz şeraitlerinin müsait olmasıyla telâfi edilmiş olur. Denizüstü gemilerinde yüksek sürat dolayısıyla membranların kat'ı olarak kilinc üzerine montesine lüzumu vardır.

Denizüstü gemilerinin aralarında gerek filo ve gerekse keşif hizmetlerinde denizaltı muhabere cihazlarına kat'iyen ihtiyaçları yoktur. Ultra kısa dalgali vericiler :

1 — Muhabere menzillerinin denizaltı muhabere cihazları kadar, hattâ daha fazla olması.

2 — Rüyet ufkı haricinde duyulmalarına imkân olmaması.

3 — Doğrudan doğruya telefonla muhaberenin mümkün olması.

4 — Gemide siklet teşkil etmemesi, yer kaplamaması ve arıza göstermemesi gibi sebeplerden denizaltı muhabere cihazlarına tercihan kullanırlar. Ultra kısa dalgalarda komutanın bir işaret yazmasına, bunun şifre edilmesine, telsizle yazılmasına, diğer tarafta alınmasına, deşifre edilmesine ve pasaparlama lüzumu yoktur. Komutan vereceği emri hemen önünde bulunan mikrofona söyler ve bu emir filonun bütün gemile-

rinde köprü üstündeki hoparlörlerde gayet kuvvetli olarak işitilir.

Münakaşa ve halledilmesi icap eden birkaç nokta vardır. Bunlarda denizaltı gemilerle muhabere için denizüstü gemilere veya bunlardan hangisine denizaltı muhabere cihazı konulması lüzumu olduğu, denizaltı gemilerle muhabere için denizüstü gemilerine denizaltı muhabere cihazı yerine kilometre dalgali cihazların konulup konulmayacağı ve umumiyetle denizaltı gemilerle denizüstü gemileri arasında ve denizaltı gemisi dalmış olduğu halde muhaberenin icap edip etmeyeceğidir. Bu suallerin cevabını verebilmek için evvelâ tabiiyecilerin savaş vaziyetlerini göz önünde tutarak denizüstü gemilerle dalmış denizaltı gemileri arasındaki muhabere ihtiyaçlarını tesbit etmeleri ve sonra kilometre dalgaları muhaberenin ameli şeklide cereyanı ve bunun ne mesafelerden duyulabildiği ve düşman istasyonları tarafından duyulma mesafeleri teknik olarak tecrübe ve tetkik edilmek lazımdır.

Denizaltı muhabere cihazlarının yerine ve bunlardan daha büyük bir kolaylıkla ve emniyetle ultra kısa dalgaları iletilebileceğini gördükten sonra ultra kısa dalgali cihazları olmayan gemilerde kısa dalgali cihazların bunlar yerine ne dereceye kadar ve ne şekilde kullanılabilirliğini tetkik edelim.

Kısa dalgaların muayyen bir intişar şeraiti vardır. Ve 10 - 100 metre arasındaki dalgalar bu hususu intişar şeraiti dolayısıyla diğer dalga uzunluklarından ayrılırlar ve kısa dalgalar ismini alırlar. Malûmdur ki bir vericiden intişar eden dalgalar « Hava dalgası » ve « Arz dalgası » olarak ikiye ayrılırlar. Hava dalgaları muhtelif zaviyelerle havaya doğru yükselirler. Ve yine malûmdur ki hava tabakaları güneğin « Ultra Violet » suat tesiriyle iyonize ediliyor ve bu iyonize keyfiyeti her tabakada aynı derecede değildir. Şimdi burada bir dalganın bu muhtelif derecede iyonize edilmiş hava tabakalarından geçerken neler cereyan edeceği hakkında uzun uzun teknik malûmat verecek değiliz. Yalnız şunu bilmemiz lazımdır ki dalga bu muhtelif derecede iyonize edilmiş hava tabakalarından geçerken intişar istikametini değiştirir. Nasıl bir ziyâ medyum değiştirir-



ken kırılırsa dalgada öylece kırılır. Ve bu kırılma keyfiyeti dalga uzunluğu azaldıkça az olur. Buna nazaran kısa dalgaların daha uzak mesafelerde tekrar arza avdet edecekleri şeklimizde de gösterildiği kolaylıkla anlaşılır. Muayyen bir hadden



kısa dalgalar ise arza bir daha avdet edemezler. Bu muayyen dalga tufüne kısa dalgaların alt hududu denilir. Bu hadden daha kısa dalgalarda çalışan istasyonların yalnız arz dalgaları ile muhabere edilebilir. Bu hududun hemen üstünde ise arz dalgaları ısıtılabildiği gibi aynı zamanda hava dalgası da 2500 Km. mesafeden sonra duyulur. Arz dalgalarının duyulabildiği kısa mesafe ile 2500 Km. mesafe arasındaki sahada muhaberenin mümkün olmadığı bir ölü mıntıka vardır. Kısa dalgaların alt ve üst hudutları sabit değildir. Gündüz, gece, yaz ve kış zamanları başka başkadır. Yaz gündüzleri alt hudut en aşağı olmak üzere «8» metredir. Kış geceleri ise «20» metreye kadar çıkar. Aynı mevsimde alt hudut gündüzün daha aşağı ve gece daha yükardır. Gemilerdeki kısa dalgalı vericiler ekseriyetle «15» metreden itibaren çalışırlar. Bu dalga uzunluğu geceleri kısa dalgaların alt hududundan yukarda kalırlar ve bu dalgaların yalnız arz dalgaları duyulur, hava dalgaları en uzak mesafelerde bile arza avdet etmezler.

Kısa dalgalarda arz dalgaları toprak tarafından gayet hızlı bir suretle emileceğinden ancak çok kısa mesafelerde duyulurlar. Meselâ anten takatı «20» vat ve dalga uzunluğu «20» metre olan bir vericinin muhabere menzili «12» milden ibarettir.

Kısa dalgaların alt hududundan daha kısa dalgaların hiç bir zaman arza avdet etmezler. Bunlara ultra kısa dalgalar

denilir ve «1-8» metre arasındaki dalga uzunluklarıdır. Geceleri kısa dalgaların alt hududu yükseldiğinden ultra kısa dalgaların hududuna dahil olmayan dalgalar dahi arza avdet etmezler. Böyle bir halde meselâ «15» metrelik dalga ultra kısa dalga evsafını haizdir denilebilir. Bu sebepten bu dalgalar ultra kısa dalgalı cıbaı olmayan gemilerde kısa mesafelerde düşman tarafından duyulmak tehlikesi olmadan emniyetle kullanılabilir. Gündüz kısa dalgaların alt hududu «8» metreye kadar indiğinden vericinin çalışabildiği en aşağı dalgalarla bile hava dalgaları uzak mesafelerde arza avdet ederler, bu sebepten anten enerjisi ne kadar azaltılırsa azaltılsın yine duyulmak tehlikesi vardır. Kısa dalgaların alt hududunun hemen üstündeki dalgaların hava dalgaları «2500» Km. den sonra arza avdet edeceklerinden bundan yakın mesafelerde duyulmak tehlikesi yoktur. «15» metrelik dalgalar gündüz arza «2000» Km. mesafede avdet edeceğinden bu uzunlukdaki dalgalarda bu mesafe dahilinde duyulmazlar ve yalnız kısa mesafelerde arz mevceleri duyulur.

Kısa dalgalı vericilerin bu alt dalga tılları bu hususiyatları dolayısıyla ultra kısa dalgalı vericileri olmayan gemiler arasında talim ve tecrübe malîyetinde ultra kısa dalgalı vericiler yerine kullanılabilir.

**Meslekî haberler**

## Mesleki Haberler

İtalya . 1 - Nisan - 935 ayı içinde 10,000 tonluk kruvazörlerin teşkil ettiği birinci filo iki torpüdübot filotillasının refakatinde olarak Sicilyada talim yapmışlardır.

2 - 5000 tonluk kruvazörlerden mütezekkil ikinci filo ve 2000 tonluk liderlerden mürekkep filotilla Tarantoda talim yapmışlardır.

3 - 21 - Şubat - 935 de denize indirilen «Eugene Desavoya» kruvazörünün tecrübe seyirleri muvaffakiyetle yapılmıştır.

4 - İtalya donanması İkincikanun - 935 ve Şubat - 935 ayları zarfında denizaltı gemileri ile birlikte müşterek manevra yapmıştır. Bu manevranın safahatı aşağıdadır.

### Birinci safha :

Filo Madelenaya girerken Falko muhribine ve birinci filonun birinci takımına iki denizaltı hücumu yapmış, muhribe yapılan hücum muvaffak olmuş ise de filoya yapılan hücum muvaffak olmamıştır. 1 - Şubat - 935 se kadar havanın senehiğndan dolayı hiç bir hareket yapılmamıştır. Filo 1 - Şubat - 935 de Napoliye dönmek için hareket etmiş ve yolda Falko muhribine ve emniyet altında seyretmekte bulunan filoya iki denizaltı hücumu yapılmıştır. Filoya yapılan hücum muvaffak olmasa da Falkoya yapılan hücumda emniyet gemileri Pereskop gördüklerinden bu hücum akim kalmış addedilmiştir.

### İkinci safha :

Filo 1 - Şubat - 935 de Madelenaya müteveccihen Napoliden hareket etmiştir. Hava, gemilerin seyrini pek ziyade müşkülleştirecek derecede idi. Buna rağmen denizaltı gemileri Napoliden 170 mil mesafede varılan bakleme mevkillerini almışlarsa da filo 20,000 metre mesafeden geçtiğinden hücum



yapınak kabil olamamış ve bundan başka Speçyadan gelmekte olan üç kruvazör de sürat, rota ve hücum mevkiileri malûm olduğu halde hiç bir denizaltı gemisi iyi bir hücum yapmağa muvaffak olamamıştır. Havanın feralığından 16 - Şubat - 935' e kadar hiç bir şey yapılamıyarak filo Madelenada yatmıştır. 16 - Şubat - 935 de filo ve denizaltı gemileri manevra için hareket etmişlerdir. Öğleden evvel Falco muhribine 2500 metreden bir torpido atılmış ve ortadan isabet kabul edilmiştir. Öğleden sonra filoya yapılan bir denizaltı hücumu da muvaffak olmuş addedilmiştir. Akşam tekrar Madelenaya aydaş edilmiştir.

19 - Şubat - 935 Madelenadan hareket edilmiş ve öğleden evvel Falco muhribine ve öğleden sonra filoya iki denizaltı hücumu yapılmış ve muvaffak olmuş addedilmiştir. Gecə saat 22 den sonra hava açığından ve görüş vaziyeti iyileştikten sonra filoya yapılan hücum iyi olmuşsa da saat 21 de Falkoya yapılan hücum muvaffak olmamıştır. Bu suretle manevralara nihayet verilmiştir.

5 - İtalyan mektep gemisi 15 - Nisan - 935 de Rados ve Laryosa ziyaret etmiştir.

6 - İtalyan millî maarif nezareti, İtalyanın denizcilikteki derin elaka ve menfaatlerini nazarı itibara alarak mekteplerde denizcilik propagandasının takviyesi ve inkişafı için mükemmel ve organik bir program tathika karar vermiştir.

7 - İtalyanlar deniz bölgesinin müzakeresi, esnasında müsteşar, İtalyanın küçük gemi siyaseti tutmasının ve İtalyayı küçük hükümetler seviyesine indirmekten başka bir şey demek olmayacağını beyan etmiştir.

8 - Tasfi edilmekte olan Dorya ve Sezar harp gemilerinin 1936 senesi nihayetine kadar yetiştirilmeleri için emir verilmiştir. Bu gemilerde ana batarya 10 adet 30,5 lük olacak, orta taret kalkarak yerine tayyare defii topu konacaktır.

9 - 35,000 tonluk Littoria ve Vittoria gemilerinin 1938 senesi nihayetinde bitecekleri haber alınmıştır. Bu gemilerin vasıfları şöyledir: Uzunluk 230 metre genişlik 32,5 metre çekliği su 9,5 metre tam harnade ile maimahraç 39,920 tondur.

Silâhları: 8 adet 50 çapında 36,6 lük top.

8 " 53 çapında 15,2 lük top.

16 " 47 çapında 10 lük tayyare topu.

Ana topçusu ikisi başta ve ikisi kışta olmak üzere dört taret dahilinde ve orta batarya ikisi baş omuzluklarda ve ikisi kış omuzluklarda olmak üzere yane dört taret dahiline vaz edilmiştir. Tayyare bataryası, geminin tam ortasında bir daire muhiti üzerine tabiye edilmiştir.

10 - Doka, Dausta, Monte kukuli, Attendolo, Eugenio Di Savoya hafif kruvazörleri yakında donanmaya itihak edeceklerdir.

11 - 1934 senesi içinde 36000 tonluk muhrip ve küçük gemiler denize indirilmişlerdir.

12 - Son defa denize indirilen denizaltı gemilerinin vasıfları şöyledir: Piyetro Fortünato: 1474 ton (su üstünde) sürati 17-8,5, 6 adet 53 lük torpido kovarı. Bir makineli tüfek bir adet 12 lük top.

Piyetro Miko: 1371 ton (su üstünde) sürati 15-8,5, 6 adet 53 lük torpido kovarı iki adet 12 lük ve bir adet 7,6 lük top.

Enebi menbalardan alınan haberlere göre İtalyanın Sezar ve Kavor hafif harp gemileri (1911, 22000 ton, 13 adet 30,5 s/m, 22 müt) 936 son Baharında tamam olmuş olacaktırlar. Topların mesafesi, üzeri taraflardaki topları vasatı mesafesine göre olup 10 adet 30,5 s/m, 24 adet 10 s/m'lik aynı zamanda tayyare defii, Sürat 26-28 not ve maimahraç 25000 tona çıkarılmıştır. Makine beygir kuvveti 90000 olarak hesap edilmiştir. Şimdiye kadar 30000 beygir kuvveti idi. Tonajın büyümesi ile mayınabruk ve kazan suyu ihtiyacı için muktazı sarıflar ve sair aksam büyütülmüştür.

#### Yunanistan:

Yunan deniz kuvvetlerinde fihacı ve Venizelist subay ve ve erat tasfiye edilmektedir. 100 zü mütecaviz zabıt ve 120 erbağ ve erat askeri mahkemeye verilmiştir. Bunlardan başka Venizelist gönüllüler tertis edildiği gibi, asi donanmada ifayı vazife eden 700 er kara ordusuna nakledilmişlerdir. 3 Albay

3 Yachay ve 2 Binbaşı ariya çıkartımlardır. Bunların arasında Yunanistanın eski Türkiye Ateşnâvalı bulunan Allay Vulgaris de bulunmaktadır. Allay Vulgarisin yerine deniz Albayı Kostantin İkonamo tayin edilmiştir.

2 — Deniz ve maliye nazırları, donanma cemiyetinin temsiki için yap eden teahhüleri almışlardır. Tanzim olunan kanun lâiyhası muhtibine; sandığın varoluşu şunlardan ibarettir:

- a) 60 milyon drahminden az olmamak şartı ile hükûmetin serelik tahsisatından.
- b) 4944 sayılı kanunun üçüncü maddesindeki gelirden.
- c) Deniz hastanesinde tedavi edilen hastalardan alınan ücretten.
- d) Deniz mektepleri müdavimlerinden alınan ücretten.
- e) Deniz nezareti tarafından satılan kitapların bedelinden.
- f) Kalıyyadaki su deposu başlatından.
- g) Deniz nezaretinin tahsil ettiği kiralardan.
- h) Deniz servislerinde çalışanlardan kesilen elbise bedelinden.

3 — İsyani müteakip Patmosa iltica eden Katsonis damur-daki Yunan denizaltı gemisi mürettebatı, Radosa pulbriki gizli muhabetat dosyasını da beraber getirmişler ve biltihassa şifreler ve mahrem evraklar İtalyanların eline geçmiştir.

4 — Pirede makimist Morationum icat ettiği usulları imal etmek üzere tesis olunan imalathanede ilk sipariş merasimle teslim edilmiştir.

5 — Gazete haberleri olarak öğrenilen, yunan mührup Filotillâsı Haziranın 15 şundan sonra Ege denizinde manevraya başlamıştır. Filotillâya (Eli) kruvazörü kumanda etmektedir. Manevra merkezi skleti İznâr - Kuşulân arasında ve açıklarında cereyan etmiştir.

#### Amerika :

1 — Pasifik denizi sahilleri ve Havay adaları sahilleri başta olmak üzere sahil istasyonlarının takviye ve asrileştirilmesi için 38 milyon dolar kabul edilmiştir.

2 — Deniz encümanı râisi Vinsan 1942 senesi nihayetine kadar donanma gemileri mecmuasının 313 miktarını bulacağını ve bunlardan 19 nun latti harp gemisi olacağını beyan etmiştir.

3 — Sahay miktarı yavaş yavaş 5531 e iblâğ edilecektir. Deniz hava kuvvetlerinde de ayrıca 1908 üçüncü ilave edilecektir.

#### Sovyet Rusya :

Çalyoskin zafarı hav'lepinin tatlikatı neticesinde kutup denizindeki rus deniz nakhiyatı aşağıda yazıldığı şeklide tanzim edilecektir.

a) Şimali buz denizi dört kısma ayrılacak ve her kısma bir her kırsı gemi tahsis edilecektir. Bu gemiler muntakalarında serviseler edilecek biletlerle takimeleri refakat edeceklerdir. Refakat edilen takim her kısım budabudaki her kısım tarafından teslim alınacaktır.

Bu kısımlar şunlardır :

Arkanjel - Tikson.

Tiksi - Varangel adası.

Tikson - Tiksi.

Varangel adası - Vilâdivostok.

b) Gögün aneki 46 gemiye mukabil bu sene 73 büyük yük gemisi Arkanjel ile Vilâdivostok arasında çalıştırılacaktır.

c) Enisei, Kolima, ve Lena manşaplarına kadar yapılan yük gemisi servisleri büyük neticeler vermiştir. Bu suretle Enisei - Kotanka petrol muhtakasını ve Kotanka ile Lena arasındaki kaya tuzunu ve sovyet şimali kesimindeki madeniyatın işlenmesi ve artık ümit olunmaktadır.

Rus deniz politikası : Rus hükûmeti filolarını büyütmeğe bir ehemmiyet vermektedir. Yakın zamanda gençleri deniz hizmetlerine hazırlayacak deniz mektepleri teşvîs edecektir. Moskova'da bu maksat için 11 ve diğer şehirlerde 48 mektep teşvîs etmek üzere.

#### Almanya :

1 — Almanya ve İngiltere arasında başlayan deniz silâhları müzakereleri, her iki tarafın tam bir memnuniyetle neticeye ermiş bir şekilde imzalanmış olduğu öğrenilmiştir. Bu karara nazaran.

a) Alman deniz kuvvetleri, ingiliz deniz kuvvetlerinin  $\frac{1}{2}$  de 35 şı kadar olacaktır.

b) Bu  $\frac{1}{2}$  de 35 miktarı her sınıf harp gemisi kategorisine göre yapılacaktır.

c) Hala alman deniz kuvvetlerinde mevcut Doyland sınıfı üç geminin hattı harp gemisi olduğu gerek İngilizlerce ve gerek almanlarca kabul olunmuştur.

d) Diğer devletler deniz uşağını pek fazla ileriye giderirse Alman hükümeti, İngiltereyi yeniden müzakereye davet edebilecektir.

2 — Nisan 935 ayı içinde tezgâha konan 6 denizaltı gemisinden birincisinin 15 — Haziran — 935 veya azami 1 — Temmuz — 935 tarihinde denize ineceği ve müteakiben her on dört günde bir, bir denizaltı gemisinin denize indirileceği öğrenilmiştir.

3 — Bunların evsafi şöyledir :

250 ton ( su üstünde ) 4 adet elektrikli torpitolar için 53 lük kovarı sürat 13 - 8,5 mil.

4 — Diğer altı denizaltı gemisi 280 - 300 tonluk olacaktır. Bunların vasıfları hakkında henüz bir malûmat alınmamıştır.

5 — Bunları müteakip yapılacak denizaltı gemilerinin su üstü süratı 18 mil olarak yapılacağı anlaşılmıştır.

#### Polonya :

Temmuz ayı içinde iki mullipten mürekkep bir Filolett, Almanyanın davetine icabetle Kiel limanına resmen ziyaret edecektir. Bu ziyaret Polonya deniz kuvvetlerinin Almanya'yı ilk ziyaretidir.

#### Yugoslavya :

1 — Fransız donanması mayıs 935 nihayetinde Yugoslavyayı ziyaret etmiştir.

2 — Bu ziyaret, yugoslavlar üzerinde fransızların arzu ettikleri tesiri yapamadığı gibi, fransızlar da bekledikleri hoşnû kabulü görememişlerdir.

#### Çünkü :

a) Fransız donanması Yugoslavyanın İtalya ile arasının pek gergin olduğu son sekiz sene zarfında Yugoslavyayı ziyaret etmemiştir.

b) Bu ziyaret ancak fransız - İtalyan dostluğunun teessüsünden sonra yapılmıştır.

c) Fransız donanması ancak İtalyan limanlarını ziyaretten sonra Yugoslavyayı ziyaret etmiştir.

3 — Bu tesisler altında, Yugoslavyanın henüz istemide olduğu ve fransız donanması ziyaretinin bir ziyafet ziyareti gibi olduğu kabul ve ileri sürülerek donanmaya bir merasim yapılmamıştır.

#### Fransa :

Fransız Lartne gemisinin teslihi ( 22180 ton, 10 adet 34 s/m lik top, sürat 22 mil ) için alınan havadislerle göre merkezi X tabaya olarak 8 adet 34 s/m lığe indirilmiş ve buna mukabil sürat 24,5 mile yükseltilmiştir. Ve vasat bataryası yeni konulmuştur.

İki fransız denizaltı gemisi ( Le Glorieuse ) ve ( Le Heros ) « 1931 - 1933, 1400 ton, 18 - 21 mil sürat » 1 adet 10 s/m lik top, 1 adet 3,7 s/m lik tayyare defii ve 11 adet torpido kovarını taşıyan bu gemiler 27 - 1 - 935 ten 25 - 2 - 935 e kadar Tolon'dan Saygona kadar muayyen menzillere uğramak suretile ve arızasız olarak 7150 deniz millik mesafeyi katetmişler ve mayıs ayı içinde tekrar Tolon'a dönmüşlerdir.

Fransız macedisi 35.000 tonluk gemilerin yapılmasını kabul etmiştir. Gayet havadislerle göre bu mülâhız her bir sınıfına mülâhız olmakla beraber plan ilmi edilmiş bulunan iki geminin her biri 8 adet 40,6 s/m lik topa malik olup bir tarette 2 top mevcuttur. Makine 150.000 beygir kuvvetinde olup asgari 30 mil sürat temin edecektir. Ve üst zırh güvertesi ise tayyare bombalarına ve diğere gelecek herhangi saldırılara karşı mukavemet göstererek kadar kuvvetli olmak üzere 203 M/M dir. ve esas zırh güvertesi ilâhi vasat sâfesinde 406 m/m dir. ( her halde burada zırh kırık zırh güverte birimleri ile karıştırılmış olduğu itimaili vardır ). ( Recordun ) neşriyatında umumiyetle bu gibi illimallere tesadüf edilmektedir. Büyük harp gemisi olan Normandie sınıfına 12 adet 34 s/m lik top dörderli olarak ve taret dahilinde olmak üzere monte edilmiştir. « Dunkerque » ve « Strasbourg » da malûm olduğu üzere 33 s/m lik dörderli



olarak yapılmıştır. Herhalde bu büyük ağırlığın bu yeni gemilerde terk edilmişliği ve « Rodney » ve « Nelson » sınıfı numune itibaz edilerek bu yeni topları geçirilerek monte edilecektir.

Umumi ağırlık meselesi de bir ikinci sayfayı teşkil etmektedir. Çünkü 406 m/m lik zırh güverte muntlak surette ulaşılabilecek derecede incedir. Zira bu ağırlık ile sıklıkla azami hafifliğe vâsıl olunduğu demektir. Ve bunun yanında yine oldukça bir zırh keskinliği taşınması lazımdır. Makine ve kazan hususunda da 150.000 beygir kuvveti olduğu zikredilmektedir ki bu miktar « Queen Elizabeth » in tamamı iki mislidir. Ve oldukça muazzam bir hamuledir.

Bundan başka topların ağırlığı da ilâve edilecek olursa ki kumandamız yalnız beher namı 100 ton ve her bir namı için 80 atın ve beher atının da 1116.3 kilogram kabul edildiğine göre her biri umumiyesi 714 ton eder. Bundan başka hiç hatırlanacak serüveni hâle bir gemi yapılması arzı edildiğinden yüksek mukavime perdelere güverte muhafazası kuvvetli alabarda perdelere ve bunların yanında da süratli bir yol? Açık olarak şunu söylemek iktiza eder ki bu muazzam zırh güvertesinde hiç olmazsa 305 m/m lik bir zırh lûgaya ihtiyac vardır ki ancak aşgari olarak bu intisap olunabilir.

Netice daima sülûs temin edilmek istenmektedir ve daima silah mülkünde düşmanın silah mülkünü ihkakı nezarına alarak bomba girmeyecek kadar kalın ve kuvvetli bir zırh güverte ile dağıtıl, ince zırh fakat kuvvetli bir top ateşle temin dâim fâide bulacaktır. Bundan başka (Records) da görüldüğü üzere gemi cesamelinin büyütülmesinde hem İtalyan ve hem de Fransa gayrimüvafıktır. Hesmi şekilde İngilizlerin istediği gibi küçük lûgadaki gemiler ve bunların elde edilen pratik muvazana kimsa bir -iz söyleyemez.

İtalya kendi mahdut sularında devâsı muvafık gemiler yapmasını arzu etmektedir ki bu arzuya İngilizlerle hiç kimsa uylamıyor.

Hakikaten Vaşington konferansı ile bu gemilerin tonajının 35.000 olması hususunun tahidî çok yerinde olmuştu. Bilâhare

Japonya bu konferanstan ayrıldı. Burada şuna cevap vermek iktiza eder ki 930 senesinde yapılan Londra konferansında elrafice her husus esaslandırıldığı halde yine her iki konferansın mukarreratının ilâhı etrafı tasbifi maksadile konferans 31 - Birincikânan - 936 ya tevil edilmiştir. İyi ve kâfiyetli bulunan ve yüksek para sarfı ile tadilen meydana gelen « Queen Elizabeth » sınıfı için (Records) diyor ki: 38 s/m lik top ve 25 not süratle beraber tekniği yenilikleri camiidir. Ve aynı zamanda da amerikalıların « West Virginia » ve japonların « Nagato » ( her ikisi de 8 adet 406 s/m lik topa malikdir ) 38 s/m lik bir top gemilerin tarassut edilmek suretile 330 hektometreye vâsıl olmaktadır.

### İtalya :

1935 senesinde İtalya harp gemileri inşaata :

Adet	Mecmu tonaj
2 Hattıharp gemisi	70000
6 Hafif kruvazör	40000
6 Torpitobol	4000
4 Hafakat gemisi	3500
4 Denizaltı gemisi	5500
4 Vasat denizaltı gemisi	3500
1 Denizaltı avcı	350
1 Müstemleke gemisi	2000
( Eritrea )	
1 Motor torpitobolu	50
5 Yedek gemisi	1500
Cemaa :	
	130000

Tadil edilen hattıharp gemilerinden « Giulio Cesare » ve « Conte di Cavour » ile eski kruvazör « San Marco » uzaktan kumanda ve idare edilen hedef gemisi haline kalp ve ifrağ edilmiş ve bu aşarostta ikmal edilmiş bulacaktır.

6 - 6 - 935 gecesi « Taranto » boğazında talim yapmakla meşgul bulunan fütüllü rehber gemilerinden « Zeno » ile « Matocello » torpilpleri gece müdafaası vaziyetinde olarak

seyraderlerken müsademe etmişler ve mürettebattan altı kişi ölmüş ve yedi kişi yaralanmıştır. Her iki gemi başta vukua geleni basar ve arızalarına rağmen kendi vasıtaları ile « Taranta » gelmişlerdir.

Havuzlar: Beş adet sabit havuz inşa edilmektedir. Bunlardan iki adedi 1000 tonluk, 2 adedi 1600 tonluk ve bir adedi de 7500 tonluktur. 35000 tonluk gemiler için de iki adet kuru havuz yapılmaktadır. Bunlardan bir tanesi « Napoli » de diğeri de « Cenova » dadır. Bunların inşası bitarında « Venedik » ve « Taranta » da iki havuz daha yapılarak bu suretle dört mühim coğrafi mevkiye bu havuzlar hizmete dahil olmuş bulunacaklardır.

## TÜRKİYE ZİRAAT BANKASI

Anonim şirketi

Sermayesi 30 000 000 Türk lirası

Tesisi tarihi : 1888

Merkezi: ANKARA, Telgraf adresi: ZERBANK

Bilâmmun banka muamelelâtı

Çalışmalarına teminat mukabilinde yahut müteselsil kefaletle uzun ve kısa vadelerde ikrarar

Vadeli, vadesiz, hesabı cariîli tevdiat kabulü; çek ve havale muamelesi; ticaret senetleri üzerine iskonto ve tahsil muamelelâtı; tasarruf sandığı; malsulâtı arzıye üzerine avans ve süre...

### Şubelerin isimleri

Adana	Çanakkale	İzmir	Muğla
Adapazarı	Çankırı	İstanbul	Nazilli
Afyon	Çorum	İsparta	Niğde
Aksaray	Denizli	Kars	Ordu
Amasya	Dişarbekir	Kastamonu	Ödemiş
Antalya	Edirne	Kayseri	Samsun
Aydın	Edremit	Kocaeli	Sivas
Aynafap	Elâziz	Konya	Tarsus
Bahçeşehir	Erzincan	Kütahya	Tekirdağı
Bergama	Erzurum	Malatya	Tokat
Bolu	Eskişehir	Manisa	Trabzon
Burdur	Giresun	Maras	Urfa
Bursa	İnebolu	Mersin	Uşak
			Yozgat

İstanbul şubesi : Balçıkbaşı, Sâdettin Vâkıfıno

**EMLAK VE EYTAM BANKASI**

Sermayesi 20 000 000 Türk lirası  
İhtiyat akçeleri 1 050 000 Türk lirası

EMLAK ve İNŞAAT üzerine mükâtil şerâit  
ve mütedil faizle

Para ikraz eder

Bilnümüne banka muamelesi

İstanbul şubesi BAĞÇEKAPI

Telefon : 24430



Çocuğunu seven anne onun istikbalini düşünür annedir



Bir kumbara olarak çocuğumuzu sevindirmişiz

**TÜRKİYE İŞ BANKASI**

**Deniz matbaasında  
satılan mesleki asâr**

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tah'i
	çihil kr.	çihil kr.	
Adedi devir muşiri		2	1326
Su harulı lazımlar		3	"
Osman kâfirleri rehberi		1	1327
Polimetre		1	1329
Yeni usul sayısalat		3	"
Rasat rehberi		2	"
Hangi yıldızlar		2	"
Yağ mayij mahrukatı ve tertibatı		1	"
Kuvveti umumiyin bahriye		10	1329
İtifa cıvıvı		5	"
Hukukî devat		10	"
Ameli topçuluk		1	"
Harâibinî esasları		4	"
Barometre resalesi		12	1330
"Nazari topçuluk"		3	"
Safamî ticariye kâğıtları		2	"
Bahriye teskerâvîlâriye rehber		7½	1331
Topanmâsâ terbiyei bahriye talimatnâmesi		5	"

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tah'i
	çihil kr.	çihil kr.	
Sehâli patenteleri		1	1332
Made-i kâğıtları		1	1333
Edâvîli rıyaziye		10	1334
Malûmanî ferâhiye (Tizik)		15	"
Hukukî nâzeri usûliye		10	"
Bahriye müzesi kataloğu		15	1335
Hukukî tasarrufiye ve emlak		20	"
Hesabî ameli		10	"
Safamîli cıvıvı		10	"
Sayısalat dersleri (parakete hesabı)		11	1338
Men'i musademe tazminatnesi		14	"
Cayro pusulası		12	"
Tahiriye bahriye		15	"
Türkiye-İtalya tarihî bahriyesi		43	1339
Edâbiyat dersi kâğıtları		5	1340
İngilizce Türkçe lügat	550		"
Fener resalesi		17	1341
Üslâvîli felekiye		25	"



Eserin ismi	Fiatı		Tarihî tab'i
	Cilt Kr.	Ad- suz Kr.	
Gençlik kitabı (altı cilt) takımı		280	1342
Hayatı bahri (birinci tab'i)		27	1925
Bahriye gelüklü mektebi sülûsü sınıfı ders- programı		2	1926
Harahatı sanatı (mülâzımlara mahsus)		13	1927
Yabancı memleketlere gönderilecek zabitan ve talebe talimatı		5	1928
Harbi umumîde Alman açıldaniz donanması	37	25	"
Harakatı bahriye kitabı birinci cilt		50	"
" " " ikinci "	91		1926
" " " üçüncü "		50	1928
Tayyareler ve muvazela		16	1929
Büyük harpa İtalya bahriyesi		25	"
Büyük donanma	53	38	"
Mayın tarayıcılığı		5	"
Jotlant muharebesi bahriyesi münasebetsizlikleri		12	"
İşaret kurs kitabı		4	"
Gaz, duman ve sığınma tahliyesine karşı müdafaa		5	"
Askari deniz nokteleri ve kursları müdür- lüğü talimatı		5	"
Deniz harp oyunları esasları		3	1930

Eserin ismi	Fiatı		Tarihî tab'i
	Cilt Kr.	Ad- suz Kr.	
Akdeniz kılavuzu		15	1930
Almanca harpa lügat kitabı		7	"
Manevra levhası		2	"
Deniz nazemması		30	Muharabeye münasebet sıdır
Telsiz cep kitabı		5	1930
Mesabih bahriye cemali		10	1931
Denizde Kimya harbi		5	"
Türk ve Yunan İlg. harbi hatıratı ve 1909- 1913 Yunan bahri tarhi		25	"
Askerliğe hazırlık dersleri		10	"
Seyrüsefer notları		15	"
Karadeniz kılavuzu		25	"
İzrik notları		5	"
Muharebelerle ilgili harp gemisi	39	25	"
Bugünkü tayyare gemileri		3	"
Selamî harba inşaatının sureti inkişafı		5	"
Denizaltı muhabere vesaiti notları		5	"
Denize ait tarihi makalât		6	"
Yeni Anşols cayro pusulası		4	"

Eserin ismi	Fian		Tarih tah.
	çm Kr.	çm 512 Kr.	
Deniz askerine mahsus ders kitabı	54	37	1931
Deniz harpları atlası		8	"
Tahayyül seğirler		12	"
Deniz destikli mektebi spor albümü		17	"
Deniz levazımı tabiyesi notları		6	"
Marmara denizi kılavuzu		25	"
Yıldızlar atlası		35	"
Sahillerimizdeki mevkilerle limanların isim- lerini gösteren lügatçe		10	"
Bahriye mektepleri tarihçesi		32	"
Büyük harpte deniz muharebeleri		50	"
King Ali ve Lepanto (322 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)		20	"
(1866-1869 Girit ihtilali) Gamsız Hâsân Bey Erkadiyi nasıl hatırdı.		15	"
Napolyon Bonapart		15	1932
Deniz harp tarihi notları		20	"
Zabit vekillerine mahsus mayın kursu notları (yalnız subaylara mahsustur)		25	"
Taharri		6	"
Türklerin deniz muharebeleri		80	"
325 numaralı Deniz mecmuasının tarihi ila- vesi (Eneski Amerika haritası)		15	"

Eserin ismi	Fian		Tarih tah.
	çm Kr.	çm 512 Kr.	
Mayın notları (yalnız subaylara mahsustur)		16	1932
Deniz sporculuğu		20	"
Denizaltı gemisi notları (Yalnız subaylara mahsustur)		25	"
Büyük harbin deniz sevkataresi		12	"
Sahil müdâfakasında mesleki ve hususi va- zifeler (subaylara mahsustur)		16	"
Muhitosa deniz harbi tarihi		32	"
Deniz Lasesi 1931 - 1931 mezunları hatıra albümü		120	"
Balkan harbinde Türk Filosu		60	"
Askerin maske altında talim ve terbiyesi (yal- nız subaylara mahsustur)		4	"
Deniz subaylarına mahsus hüviyet ecdadı		15	"
Deniz zaferatıncıe öğütler		15	"
Denizaltı gemisi ve deniz kuvveti		15	1933
Askerliğe hazırlık dersleri (dördüncü kitap)		12	"
Deniz ordusunda levazım hizmetleri (akade- mi neşriyatından)		12	"
Tayyare dalın topraklarına mahsus harici ba- listik (yalnız subaylara mahsustur)		10	"
Topçuluk notları		7	"
Sancağımız (329 numaralı Deniz mecmua- sının ilavesi)		15	"
Denizde ve karada eşyaların muhafaza usulleri		6	"

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tali
	cuhi K.	cuhi K.	
Tireğin talimatı		60	1933
Zabitler, gedikli küçük zabıtlar teliz ve motor, elrat teliz ve elektrik ve motor kursu programı		8	"
Makine, gedikli küçük zabıtların yetiştirme programı		6	"
Akademik bakımı ve Türkler		15	"
Komando su'atı		10	"
Deniz Harp akademisi talimatı		5	"
Deniz kase notları		10	"
Deniz topçu personelinin mahsus yetiştirme programları (yalnız subaylara mahsusdur)		8	"
Deniz gedikli küçük zabıt hazırlama mektebi talimatı		8	"
Sayı ve posun kursları programları (yalnız subaylara mahsusdur)		5	"
Deniz müfrezeleri ve zabıt tekileri için na- zur topcadık (subaylara mahsusdur)		5	1934
Deniz Gedikli Küçük Zabıt Hazırlama Mek- tebi müfredat programı		10	"
Orta zaman denizciligi (331 Nö b Deniz mecmuasının ilavesi)		5	"
Kayık herbe girimden önce ve girdikten sonra inci li talimatı (331 Nö b Deniz mecmuasının ilavesi)		5	"
331 numaralı Deniz mecmuası		20	"
332 numaralı Deniz mecmuası		20	"
Milattan önce Akademik (332 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)		5	"
Uçuculuk - Denizaltı gemiciliği - Dalgıcılık (332 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)		4	"

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tali
	cuhi K.	cuhi K.	
Yeni gemicilik (Yeni kitap)		15	1934
3 inçlik Akman mekanizmalı ağır makineli silah ve 20 cuhi lik Del'lon makine topadığı 40 inçlik Vickers makineli topadıkları ait kura notları		7	"
333 numaralı Deniz mecmuası		20	"
333 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi (Deniz kuryatı)		5	"
İstifant müfrezeleri talimatı		30	"
Deniz talimatı		10	"
Deniz kuryatlarındaki müyan esya serisi (Birinci sınıf birinci kısım)		20	"
Oşunografi		30	"
Deniz erkânıharbe ve vazifeleri ders notları sınıf 2		40	"
Deniz erkânıharbe ve vazifeleri ders notları sınıf 3		40	"
Humano ve Hind denizleri bakımı ve Türkler		35	"
Gemi topçuluğunun geçirdiği safhalar		6	"
334 numaralı Deniz mecmuası		20	"
335 numaralı Deniz mecmuası		20	1935
335 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi (bir türk denizcisinin hayatı)		10	"
Amerikan mayın fırkasi yahut şimaldeğeri Mayın mecmuasının ilavesi		12	"
Yeni müfrezelerin torpido manzımalarına ait kurs notları		6	"
336 numaralı Deniz mecmuası		20	"



Eserin ismi	Fah		Tarih (ah)
	çm Rr	çm Rr	
336 numaralı Deniz mecmuasının tarihi ilavesi (Çaakkale ve 18 Mart 1915)		10	1938
336 numaralı Deniz mecmuasının ilhakı (Ordu ve douanının müsterek iktidarı)		7	"
Deniz kuvvetlerinde mayur esya serisi (deniz sinifı birinci kısım)		20	"
Büyük komanda karşında yabancıl istisnasızların okullukları ders materyalleri (yabancı komitelerle alakalıdır.)		20	"
Erkanı harbiye vazifeleri ders notları		20	"
Deniz erkânı harbiye vazifeleri ders notları		40	"
337 sayılı Deniz mecmuası		20	"
337 sayılı Deniz mecmuasının tarihi ilavesi (Bus karadeniz filosu tarihi)		10	"